1 1974

С Новым годом!



За рулём



Москва.
Ноль часов

За нашу Советскую Родину!

За рулём

1 • январь • 1974

Ежемесячный
научно-популярный
спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

В НОМЕРЕ:

Издательство ДОСААФ, Москва

По Ильичу сверяя шаг

Великая социалистическая Родина вступает в новый, 1974-й год. Советские люди по доброй традиции подводят итоги истекших месяцев старого года. Они делают это с законной гордостью: третий, решающий был отмечен ударным трудом во всех отраслях народного хозяйства. Он ознаменован крупными успехами Советского Союза и стран социалистического содружества на международной арене, дальнейшим укреплением нашей экономики, оборонного могущества, нерушимой сплоченностью советского общества вокруг Коммунистической партии. Самоотверженным трудом на благо социалистического Отечества советские люди подтверждают свое стремление жить и работать по-ленински. Неизменно руководствуясь надежным научным компасом ленинизма, наша партия смело решает проблемы хозяйственного и культурного строительства, настойчиво добивается повышения эффективности экономики, ускорения технического прогресса.

К числу важных областей хозяйственного строительства, которым партия и правительство уделяют постоянное и пристальное внимание, относится автомобилизация, та автомобилизация, как ее себе представлял Владимир Ильич Ленин, — поставленная на службу широким трудящимся массам, всему народу, делу строительства коммунизма. Еще задолго до Великого Октября, думая о социалистических преобразованиях, которые должны последовать за революцией, он писал: «Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение, ибо общество объединенных рабочих заменит автомобилями очень большое количество рабочего скота в земледелии и в извозной промышленности».

С первых же дней Советской власти предпринимается множество мер к тому, чтобы имеющийся в стране автотранспорт поставить на службу молодому государству рабочих и крестьян, целям развития народного хозяйства и защиты социалистического Отечества. До нас дошли десятки документов, касающихся деятельности автотранспорта, декреты, приказы, распоряжения, принятые по инициативе В. И. Ленина, многие подписанные им самим. Это ленинское наследие является основополагающим в деле развития автомобильной промышленности и автотранспорта страны. Ныне это современные индустриальные отрасли нашей экономики. Мощный парк технических средств транспорта, разветвленная сеть путей сообщения — составная часть материальной основы экономических, социальных, культурных связей в государстве.

Возьмите производство автомобилей. Сейчас в стране 24 завода, с конвейеров которых ежедневно сходит более 4000 автомобилей. Эти заводы связаны с десятками предприятий, поставляющих двигатели, карбюраторы, шины, амортизаторы. Чтобы построить современный автомобиль, нужны специальные стали и сплавы, специализированные станки, лакокрасочные материалы, пластмассы и многое другое. Когда автомобиль выходит за ворота завода, его нужно обеспечить топливом, смазочными материалами, хорошими дорогами, грамотной эксплуатацией и умелым управлением. В последнем случае он становится и средством приобщения человека к технике, к мотору. А ведь это миллионы людей. В нашей стране автоделу обучают в средних школах, автомотоклубах ДОСААФ, автокомбинатах, на курсах и в кружках.

Автомобиль играет важную роль в укреплении обороноспособности страны.

Для социалистического пути автомобилизации, как и для всей нашей экономики, характерно плановое начало. Проведем такое сравнение. В капиталистическом мире темпы автомобилизации высоки. Автомобиль стал там символом респектабельности. Однако посмотрим, что несет людям безудержная гонка производства автомобилей, и прежде всего легковых. Засилие машин — это смог, окутывающий города, это сжигание энергетических ресурсов, это гибель мелких и средних фирм и предприятий в пасти олигархий и тысячи рабочих, выбрасываемых на улицу. Недаром проблемы автомобилизации рассматриваются в западном мире как признаки огромного бедствия. Нам автомобиль такими явлениями не грозит.

Мы вовсе не отказываемся от личной машины. Свидетельство тому растущие мощности ВАЗа, АЗЛК, Ижевского автопроизводства, создание обществ авто- и мотолюбителей, развитие автосервиса. Все дело в том, что в системе плановой социалистической экономики разумно сочетаются пропорции развития разных средств транспорта, причем основой являются ускоренное развитие общественного транспорта, увеличение грузооборота автотранспорта общего пользования, дальнейшее укрепление крупных хозрасчетных предприятий, расширение массовых централизованных перевозок, повышение экономической эффективности всей транспортной системы страны.

Роль автотранспорта в нашей стране с ее обширной территорией, многоотраслевой промышленностью, сложным кооперированием и специализацией производства, огромным внутренним и внешним товарооборотом будет повышаться с каждым годом.

Государство выделяет большие средства на строительство дорог, станций технического обслуживания, ремонтных предприятий. Проявляет неустанную заботу о подготовке водительских кадров, об улучшении организации безопасности движения.

Социалистический путь автомобилизации — это путь, на котором автомобиль служит улучшению жизни людей, развитию советской экономики, ускорению нашего движения вперед.

КамАЗ. Ударная стройка пятилетки Комплекс автомобильных заводов, равного которому по масштабам еще не было во всем мире. Вдохновенно трудятся здесь десятки тысяч рабочих многих профессий. На снимке — члены передовой бригады Героя Социалистического Труда Алексея Новолодского (справа налево, вслед за бригадиром): Ю. Бондаренко, Ш. Сафарбеков, Р. Хисамаев, В. Червоненко, Б. Павловский.



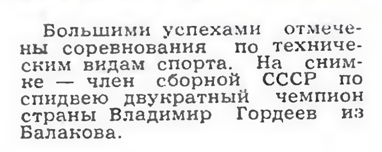
ПОД ЗНАМЕНЕМ ЛЕНИНСКОЙ





НИЖНЕКАМСКАЯ





Большими успехами отмечены соревнования по техническим видам спорта. На снимке — член сборной СССР по спидвею двукратный чемпион страны Владимир Гордеев из Балакова.



На Курганском автобусном заводе освоено производство 28-местного автобуса для сельской местности КАвЗ-685. На снимке: дизайнер В. Фоменко, заместители главного конструктора С. Мальцев и И. Басов, принимавшие участие в его создании.



Мы вступаем в четвертый год пятилетки. Для многих он будет завершающим: такие высокие темпы развили трудовые коллективы предприятий, строек, колхозов.

Как много значит год пятилетки в судьбах мира, каждого из нас! Коммунистическая партия Советского Союза, Советское правительство, выполняя решения XXIV съезда КПСС, провели титанические мероприятия по дальнейшему укреплению мира и дружбы между народами, советская экономика сделала новый скачок вперед. С большими успехами завершили третий, решающий автомобилестроители, автотранспортники. Новых рубежей достигло военно-патриотическое оборонное Общество.

На этой странице — несколько мгновений третьего, решающего, остановленных фотообъективом.

КамАЗ. Параллельно со строительством полным ходом идет подготовка образцов грузовиков для нового завода, их испытания. В этой работе участвуют ведущие автозаводы страны. На снимке: сборка опытных образцов на Московском автозаводе имени Лихачева.

Нижнекамский шинный завод в этом месяце даст первую продукцию. Это крупнейшее предприятие, строительство которого идет высокими темпами, будет выпускать «обувь» для автомобилей самого широкого ассортимента — от «жигулей» до КамАЗов. На снимке: вулканизаторщица комсомолка Гульфия Гарипова с образцом шины для ВАЗа.

Два миллиона специалистов массовых технических профессий в год для армии и народного хозяйства — таков нынешний уровень учебной деятельности ДОСААФ. Подготовка будущих воинов-водителей, шоферов-профессионалов, автолюбителей и мотоциклистов — одна из важных задач оборонного Общества. Фотокамера нашего корреспондента запечатлела одно из занятий в автомотоклубе по разводке автотранспорта.

Авторы снимков — Е. Логвинов, В. Худяков, Б. Клипиницер и В. Соболев (ТАСС), В. Галактионов, В. Ширшов.

К новым успехам в оборонной работе!

Создатель нашей партии и Советского государства В. И. Ленин завещал беречь как зеницу ока завоевания Великого Октября, всемерно укреплять оборонную мощь первой в мире страны социализма. Верная этим заветам, Коммунистическая партия постоянно проявляет заботу о повышении обороноспособности Родины. Защита социалистического Отечества была и остается священной обязанностью каждого гражданина СССР.

В приветствии ЦК КПСС VII Всесоюзному съезду ДОСААФ Краснознаменное Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту было названо надежным помощником и резервом наших Вооруженных Сил. Такая высокая оценка ко многому обязывает многомиллионную армию досаафовцев.

За минувший год оборонное Общество окрепло организационно, расширилась его материально-техническая база, разнообразнее и плодотворнее стали методы военно-патриотического воспитания, пропаганды военных и военно-технических знаний. В клубах и школах ДОСААФ подготовлено почти два миллиона специалистов. Многие из них прошедшей осенью ушли служить в Вооруженные Силы. И мы уверены, что новое пополнение призывников будет с честью носить высокое звание советского солдата, найдет полезное применение тем знаниям и практическим навыкам, которые были получены во время учебы в организациях ДОСААФ.

Бурное развитие научно-технической революции в наши дни вызывает тягу миллионов людей, в особенности молодежи, к технике. Опираясь на развернутую сеть спортивно-технических клубов, курсов, секций, организации ДОСААФ стремятся как можно полнее удовлетворить этот интерес. Знание мотора, радиотехники, радиоэлектронной аппаратуры помогает тысячам рабочих и колхозников постоянно повышать производительность труда на благо социалистической Отчизны.

На современном этапе автомобилизации, масштабы которого определены Директивами XXIV съезда КПСС, автомобиль все больше входит в жизнь советских людей. Важные, ключевые позиции в автомобильной жизни страны отведены учебным организациям ДОСААФ. Здесь обретают шоферскую профессию и те, кому предстоит стать военным водителем, и те, кому предстоит трудиться за рулем тягачей, самосвалов, грузовиков на важнейших плацдармах пятилетки в народном хозяйстве. Здесь получают водительскую подготовку и десятки тысяч автолюбителей, число которых растет невиданными ранее темпами.

Гармоничное развитие личности — одна из благороднейших задач социалистического общества. Забота о широте духовных интересов и запросов советского человека всегда сочеталась с заботой о его физическом развитии. Мы по праву можем гордиться массовостью нашего спорта. Миллионы членов оборонного Общества, люди разного возраста, профессий и склонностей, в прошедшем году успешно выполнили нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к труду и обороне СССР». Значительно пополнились и активизировали свою деятельность секции клубов ДОСААФ, занимающиеся автомобильным, мотоциклетным, самолетным, вертолетным, парашютным, стрелковым, планерным, водно-моторным и другими военно-техническими видами спорта. Они воспитывают в юношах отвагу, закаляют волю. Спортсмены-досаафовцы завоевали немало наград на крупнейших международных соревнованиях, стали европейскими и мировыми рекордсменами.

В 1974—1975 годах будет проходить VI Спартакиада народов СССР, которая посвящается 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. Ее девиз — всемерное развитие физкультурной и оборонно-массовой работы на основе внедрения Всесоюзного комплекса ГТО. Активное участие в Спартакиаде организаций ДОСААФ поможет привлечь сотни тысяч молодых людей к автомобильному, мотоциклетному и другим видам технического спорта.

В новом году перед организациями ДОСААФ, перед всеми членами массового оборонного Общества встают большие и важные задачи. Они продиктованы нашей главной целью — содействовать укреплению обороноспособности страны, готовить трудящихся к защите отечества. Это значит, что необходимо усилить работу по воспитанию молодого поколения в духе патриотизма и социалистического интернационализма. Это значит, что необходимо еще теснее связать нашу повседневную работу с растущими требованиями военной службы, еще настойчивее пропагандировать военно-технические знания. Это значит, что необходимо активнее вовлекать представителей молодого поколения в изучение сложной современной техники, в занятия спортом. Успехам, как и прежде, будет способствовать широкий размах социалистического соревнования во всех звеньях оборонно-массовой, учебной и спортивной работы.

И где бы ни трудились члены патриотического Общества, они всегда будут свято выполнять бессмертные ленинские заветы — как зеницу ока беречь социалистическое Отечество, изучать военное дело настоящим образом.

НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

С 7 ноября 1924 года ведет свое летосчисление автомобильная промышленность СССР, отмечающая в этом году «золотой» юбилей. В тот день Москва увидела первые автомобили первого в стране автозавода. Они прошли по Красной площади во время октябрьского парада под аплодисменты демонстрантов — десять красных грузовиков АМО-Ф-15.

Они были сделаны на заводе, чья марка сегодня всемирно известна — ЗИЛ. Годом позже в Ярославле были собраны отечественные тяжелые грузовики. Публикации из истории советского автомобилестроения мы открываем рассказом о его первенцах—автомобилях АМО-Ф-15 и Я-3, которыми и сегодня по праву гордятся московские и ярославские автомобилестроители.



АМО-Ф-15 (1924—1931).

Если бы можно было выстроить в колонну все автомобили, выпущенные на АМО-ЗИЛе, мы получили бы наглядную картину развития советского автомобилестроения. И не очень складный, на наш сегодняшний взгляд, грузовик АМО-Ф-15 оказался бы в этом историческом ряду начальным звеном. Он символизирует для нас рождение новой, советской отрасли индустрии. Несмотря на внушительную дистанцию от грузовика АМО-Ф-15 до последних зиловских новинок — будь то серийная машина из семейства «сто тридцатых» или легковая экстра-класса ЗИЛ-117, их объединяет связь времен. Такая же, какую можно проследить от АМО до КамАЗа.

Чтобы сделать сравнение более наглядным (ведь сегодня уже немногие более или менее полно представляют себе первые советские машины), мы расскажем о конструктивных особенностях «ветеранов».

Первый автомобиль АМО собрали в ночь на 1 ноября 1924 года слесери бригады Н. Королева. Главный конструктор завода В. Ципулин сел за руль и совершил на машине пробную поездку. Сборка партии закончилась 6 ноября.

У амовской «полуторки» был двигатель мощностью 35 л. с. при 1400 об/мин и максимальная скорость 50 км/час. Она стала базой для пожарного автомобиля, «санитарной кареты», броневика и 14-местного автобуса. Для сравнения напомним, что новейшая модель ЗИЛа имеет грузоподъемность 5 тонн, двигатель мощностью 150 л. с., скорость 85 км/час и стала основой для 60 модификаций. Несмотря на свою примитивность, АМО-Ф-15 выдержал испытание бездорожьем, нёплохо показал себя в испытательном пробеге, где соревновался с машинами известных европейских марок.

На рисунках художников, пытавшихся в деталях представить первый советский грузовик, можно увидеть небольшую машину с высокой кабиной и значительным дорожным просветом. АМО-Ф-15 отличался простотой конструкции и обладал хорошей для автомобилей тех лет проходимостью. Грузовик имел такие габариты: 5050 мм — длина, 1760 — ширина и 2250 — высота; колесная база составляла 3070 мм.

Двигатель был нижнеклапанный четырехцилиндровый (100×140 мм) рабочим объемом 4396 см^3 при степени сжатия 4,0. Максимальный крутящий момент — 18,5 кгм при 1200 об/мин. Зажигание осуществлялось от магнето, на одной оси с которым находился центробежный насос системы водяного охлаждения. В качестве вентилятора использовался маховик двигателя, спицам которого придали нужную форму. Стартера не было. Топливо подавалось к карбюратору из бензобака, находившегося под сиденьем водителя, при помощи вакуум-аппарата.

Важной особенностью АМО-Ф-15 в наших условиях эксплуатации было облегчение пуска в холодное время. Для этого выпускной коллектор был выполнен в отливке блока и подогревался водой системы охлаждения. Поэтому карбюратор «Зенит» крепился непосредственно к блоку цилиндров.

Крутящий момент от двигателя передавался через многодисковое сцепление на четырехступенчатую коробку передач. Карданный вал и задний мост размещались в стальном штампованном кожухе, состоявшем из двух половин, с горизонтальной плоскостью разъема. Кожух заканчивался в передней части вилкой и выполнял роль толкающей трубы карданного вала. Все колеса были подвешены на полуэллиптических рессорах. Механические тормоза действовали только на задние колеса.

Штампованные стальные колеса отличались довольно большим диаметром —



Я-3 (1925—1928).

на них монтировались шины размером 880×135 мм. Во время испытательного пробега в 1924 году АМО-Ф-15 закончили маршрут без поломок; средний расход топлива составил 24,3 л на 100 км. При этом машина легко развивала скорость до 50 км/час.

* * *

Ровно через год после амовцев собрали первые два грузовика ярославцы. В Ярославле находилось второе по мощности предприятие из входивших в объединение ЦУГАЗ — 1-й авторемонтный завод, где изготовляли железнодорожные дрезины, мотовозы, карбюраторы, запасные части. Здесь в 1925 году начали производство трехтонных грузовых автомобилей. Они снабжались двигателем и коробкой передач от АМО-Ф-15 (другого выхода не было). У грузовиков Я-3 был большой запас прочности, но из-за недостаточной мощности мотора оказалась ограниченной грузоподъемность. По габаритам это была более внушительная, чем АМО, машина: 6500 мм длиной (почти как современный ГАЗ-53), 2550 мм высотой (как нынешний МАЗ-500), 2460 мм шириной; база — 4200 мм. Я-3 весил 4,5 тонны, его скорость была 30 км/час, а расход горючего — 40 л/100 км. Раму из-за отсутствия оборудования сваривали из швеллеров. Деревянная трехместная кабина не имела боковин. На машине стояли ацетиленовые фонари.

Ярославцы, создавшие исключительно прочную и надежную машину, получили в 1926 году право называть свое предприятие автомобильным заводом.

Я-3 пошел в серию, но он был дорогим автомобилем. Наряду со снижением себестоимости ярославцев заботило повышение грузоподъемности машины. Нужен был более мощный, чем «амовский», двигатель. Завод начал использовать импортные моторы, непрерывно расширял производство автомобилей. Это были уже четырехтонки Я-4, модернизированные Я-5 и Я-6.

В дальнейшем Ярославль дал стране грузовики ЯГ-3, ЯГ-10, автобус-гигант ЯА-2, самосвалы ЯС-1, троллейбусы ЯТБ-2 и ЯТБ-4, тягачи Я-11 и Я-13, ЯАЗ-200, 205, 210 и другие машины. Параллельно здесь работали над моторами. Окончательно завод стал моторным в 1958 году.

* * *

Рождение первых советских автомобилей, становление отечественной автомобильной индустрии относится к периоду интенсивного восстановления народного хозяйства. Уже в начале 1928 года благодаря АМО и ЯАЗу автомобильный парк страны насчитывал 16 426 машин. Заводы непрерывно совершенствовали первые советские автомобили, одновременно шла реконструкция самих предприятий.

Трудный опыт АМО и Ярославского завода стал трамплином для создания современной и мощной автомобильной индустрии. Эта работа развернулась после 1929 года, с началом строительства Горьковского автозавода.

Н. СЕМИНА

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ АВТОЗАВОДОВ

годы и факты

2 августа 1916 года. На окраине Москвы, в Тюфелевой роще, заложен завод АМО.

7 апреля 1921 года. В. И. Ленин телефонограммой поздравил амовцев с выпуском первых автомобильных двигателей.

7 ноября 1924 года. Вместе с колонной демонстрантов-амовцев по Красной площади прошли первые десять полуторатонных грузовиков АМО-Ф-15.

1926 год. Директором завода назначен бывший слесарь-путиловец И. А. Лихачев, чье имя с 1956 года носит предприятие.

ЗИЛ

1929 год. По решению правительства начата первая коренная реконструкция завода с доведением выпуска автомобилей до 25 тысяч в год. К 1931 году создано, по существу, новое, первоклассное по тем временам предприятие.

Принят к производству АМО-3 грузоподъемностью 2,5 т.

1 октября 1933 года. Выпущены двухосный ЗИС-5 (грузоподъемность 3 т), трехосный ЗИС-6 (4 т) и автобус ЗИС-8 на 22 места для сидения.

1933 год. Исторический автопробег по маршруту Москва—Каракумы—Москва.

Совнарком СССР принял решение о второй реконструкции завода. Было предусмотрено увеличить выпуск автомобилей до 80 тысяч в год, в том числе до 10 тысяч легковых.

В период реконструкции, до войны созданы модели: легковой автомобиль высшего класса с закрытым шестиместным кузовом типа «лимузин» ЗИС-101, газогенераторный грузовик ЗИС-21, 26-местный автобус ЗИС-16.

1941 год. Часть цехов завода эвакуирована на Урал и в Ульяновск, где с помощью московских инженеров и рабочих развернуто производство грузовиков ЗИС-5В.

1942 год. В Москве возобновлен выпуск для фронта грузовиков ЗИС-5В и полугусеничных машин ЗИС-42.

За успешное выполнение заданий партии и правительства заводу вручен орден Ленина.

1944 год. Завод награжден орденом Трудового Красного Знамени.

1946 год. Ведется третья реконструкция завода.

Начат выпуск легковых автомобилей высшего класса ЗИС-110 с кузовом типа «лимузин».

1947 год. Освоен выпуск двухосных четырехтонных грузовиков ЗИС-150, а затем трехосных ЗИС-151 и многоместных автобусов ЗИС-154 вагонного типа.

1949 год. Автозавод удостоен второго ордена Ленина.

1958 год. Вместо автомобиля ЗИС-110 начат выпуск комфортабельного легкового автомобиля высшего класса с закрытым кузовом типа «лимузин» — ЗИЛ-111. ЗИС-150 заменен моделью ЗИЛ-164 грузоподъемностью 4 т.

1960 год. Крупнейшая за всю историю завода реконструкция, в результате которой он вышел сегодня на уровень передовых автомобильных предприятий мира.

1964 год. С конвейера сошел последний автомобиль ЗИЛ-164А, и завод без остановки производства полностью перешел на выпуск грузовиков ЗИЛ-130. Положено начало новому семейству, которое сейчас составляет основную продукцию предприятия.

1967 год. Выпущен легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-114 — семиместный лимузин с тремя рядами сидений.

1971 год. Автомобилю ЗИЛ-130 присвоен государственный Знак качества. Государственной премии СССР в области техники удостоена большая группа работников завода — за разработку и внедрение системы комплексной механизации основных и вспомогательных процессов производства.

1972 год. Начато производство легковых автомобилей высшего класса ЗИЛ-117 (пятиместный седан).

Общая длина конвейеров ЗИЛа превысила 60 километров.

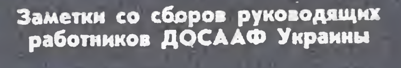
Создано объединение по производству автомобилей (МосавтоЗИЛ), включающее заводы-филиалы, специализирующиеся на изготовлении отдельных узлов и деталей.

История советского автомобилестроения — это история автомобильных заводов от АМО до КамАЗа. Сейчас в стране двадцать четыре предприятия выпускают автомобили. Половина их — в шести братских республиках. Невозможно перечислить здесь все предприятия, которые поставляют материалы и комплектующие изделия для автомобиля. И среди них есть свои гиганты и ветераны — как Ярославский «Автодизель» или Белоцерковский комбинат шин и резино-асбестовых изделий.

О некоторых автозаводах уже написаны книги, другие открывают только первые страницы своей истории. С этого номера мы начинаем публиковать основные факты из биографии наших автомобилестроительных предприятий.



Учебный корпус Хмельницкого автомотоклуба.





Урок в классе устройства автомобилей ведет преподаватель М. Б. Самусев.

Просторное полузатемненное помещение. У стены, слева от дверей стоит небольшой стол с множеством кнопок и клавишей — пульт преподавателя. Поодаль от него — маленький открытый автомобиль. Можно сказать — пол-автомобиля. В передней его части — кабина водителя с двумя сиденьями. Рулевое управление, щиток приборов, рычаг переключения передач, внизу педали — все точно так, как на «жигулях». Напротив кабины на стене смонтировано светосигнальное табло для команд и знаков дорожного движения. Ближе к кабине — теневая установка (приставка) с белыми экранами под темным козырьком и с нависающей сверху широкой прозрачной тарелкой, на которую нанесена дорожная обстановка...

Так предстал перед нами опытный образец отечественного электронного автотренажера, изготовленного в Харькове коллективом конструкторско-технологического бюро ЦК ДОСААФ УССР в содружестве с досаафовской авторемонтной мастерской. Покинув испытательные лаборатории родного города, тренажер прибыл на учебно-методические сборы в Хмельницкий, обосновался здесь в автомотоклубе и впервые предстал для широкого обозрения. И конечно, испытания: многим хотелось «прокатиться с ветерком», проверить реакцию за рулем, вообще водительское умение.

Одна группа участников сборов сменяет другую. Особенно активна группа начальников автомотоклубов. Директор конструкторско-технологического бюро Леонид Павлович Данилов, демонстрируя свое детище, дает пояснения. Из них узнаем, что в комплекс тренажера входят принципиально новые устройства, отличающие его от существующих наших и зарубежных конструкций. Тренажерная подготовка будущего водителя, прежде чем он сядет за руль настоящего автомобиля и выедет на автодром, рассчитана на 12 часов. Предполагается создать типовые классы из четырех тренажеров в каждом (площадь 70—80 м^2).

Директор КТБ еле успевает отвечать на вопросы — о начале серийного производства, эффективности обучения, в том числе с учетом экономических показателей.

Все понимают, что ожидать исчерпывающие ответы еще рановато — опытный образец. Однако участников сборов вполне удовлетворяет твердое обещание, что уже в 1974 году оборудование для автотренажерных классов появится в ряде автомотоклубов ДОСААФ Украины, что по надежности тренажеры не уступят многим зарубежным, а стоить будут значительно дешевле покупаемых ныне за границей.

Ознакомление с опытным образцом отечественного автомобильного тренажера входило в обширную программу, которая была предложена и осуществлена в Хмельницком. Центральный комитет ДОСААФ Украины в канун нового учебного года пригласил сюда председателей областных комитетов, их заместителей, начальников авто-, мото-, радио-, морских клубов, школ технической подготовки, руководителей других учебных организаций оборонного Общества УССР. На сборах присутствовали представители ЦК ДОСААФ всех республик.

Организаторы задались важной и перспективной целью: с одной стороны, дать в руки руководителям комитетов и учебных организаций уже накопленный в ДОСААФ передовой опыт обучения и воспитания молодежи, подготовки специалистов для армии и народного хозяйства; с другой — еще и еще раз показать, что в современных условиях нельзя серьезно говорить о высоком качестве этой подготовки, не внедряя в учебный процесс современные технические средства — тренажеры, обучающие и экзаменующие машины, кино, телевидение, звукозаписывающую, звуковоспроизводящую и другую аппаратуру.

Выбор города Хмельницкого и областного автомотоклуба ДОСААФ в качестве базы для сборов—не случаен. Здесь, на землях Подолья, свято сберегают и умножают военно-патриотические традиции, корни которых уходят вглубь первых лет Осоавиахима. Тут забота о широком развитии оборонно-массовой работы, как эстафета, передается из поко-

ления в поколение. Об этом ярко говорил, открывая сборы, первый секретарь Хмельницкого обкома партии Тимофей Григорьевич Лисовой.

На новом широком проспекте Мира современное четырехэтажное здание автомотоклуба, пожалуй, самое красивое. Первый его этаж сейчас целиком «работает» на сборы. В актовом зале непрерывно проводятся лекции, доклады, дискуссии, демонстрируются документальные кинокартины. С возможностями электронно-вычислительной техники в интенсификации учебного процесса знакомит собравшихся кандидат технических наук В. И. Богомолов; с докладом о некоторых вопросах повышения качества подготовки будущих воинов-водителей выступает заместитель председателя ЦК ДОСААФ УССР В. И. Новак; кандидат технических наук Г. В. Ложкин рассматривает вопросы профессионального отбора молодежи в автомотоклубы...

В другом зале первого этажа рядом с классом, где установлен харьковский тренажер, разместились экспонаты выставки рационализаторов и изобретателей. 246 новинок, представленных здесь, применяются в практике учебных организаций ДОСААФ республики. Энтузиасты Севастопольского автомотоклуба показывают, например, оригинальный электрифицированный стенд с регулируемым перекрестком; преподаватели Снигиревского АМК (Николаевская область) В. А. Игнатьев, А. Р. Леженцев, А. Н. Голокоз демонстрируют механический автотренажер, сделанный из кабины и механизмов ГАЗ-51. Действующие стенды и макеты систем питания, зажигания, электрооборудования карбюраторных и дизельных автомобилей — далеко не полный перечень всего того, что сделано золотыми руками умельцев.

Начальник Хмельницкого автомотоклуба В. А. Бойко ведет группу своих коллег с этажа на этаж, знакомит с аудиториями, методическим кабинетом, библиотекой, ленинской комнатой, показывает учебные планы, графики, представляет передовых преподавателей, инструкторов, мастеров производственного обучения, чьими стараниями и талантом многое тут сделано, усовершенствовано.

Знакомимся с классами для изучения Правил движения, потом переходим в классы устройства автомобилей. Они комплексные, а не специализированные. Как все продумано, учтено! За спиной преподавателя во всю стену секционные шкафы. Нажал кнопку — раскрылись створки, демонстрируй нужный агрегат; требуется воспроизвести на экране действие какого-то механизма — пожалуйста: включается диапроектор «ЛЭТИ».

Если надо проверить знания курсантов, позаниматься с ними дополнительно, потренировать память — к услугам программированные аппараты «Чайка» (их выпуск налажен на предприятиях ДОСААФ Украины). Разрезные двигатели, электрифицированные стенды, схемы — вот та атмосфера, которая активизирует учебный процесс, поднимает эффективность занятий, повышает продуктивность труда преподавателя и обучаемых.

Группа направляется во двор. Здесь размещены другие здания и сооружения — классы для лабораторно-практических занятий, пункт технического обслуживания, две эстакады, асфальтированные площадки для стоянки автомобилей, контрольно-технический пункт, через который проходят учебные машины, прежде чем их выпустят на линию.

Вот еще один четырехэтажный корпус — общежитие гостиничного типа для иногородних курсантов (комнаты на четыре, шесть, восемь человек).

Рядом спортивный городок и столовая. Не далее как в километре — современный автодром, раскинувшийся на площади в 7 гектаров, где идут сейчас показательные занятия.

Беседуем с Е. И. Приймаком, начальником Черниговского автомотоклуба, о впечатлении, которое произвело на него «хозяйство» хмельницкого коллеги.

— Думаю, — отвечает он, — это лучший образец учебных комплексов ДОСААФ, которые сейчас широко развиваются на Украине.

Такого мнения придерживается не один Е. И. Приймак. И не случайно в Хмельницком АМК общий балл успеваемости выпускников — будущих воинов-водителей — перевалил в истекшем году за 4,6, а в целом по клубам ДОСААФ республики достиг 4,5.

Учебно-методические сборы, продолжаясь полную рабочую неделю, отличались высокой четкостью и организованностью. Для участников этого творческого семинара был проведен ряд инструктивно-методических, лабораторно-практических и показательных занятий по устройству автомобиля, изучению правил дорожного движения, вождению на автодроме и в сложных дорожных условиях, по общевойсковой и физической подготовке, организации сдачи норм комплекса ГТО.

Ряд тем был посвящен организации социалистического соревнования, опыту проведения политзанятий, политинформаций, планирования политического воспитания, оборудования ленинских комнат и их работы.

Научно-практическая конференция по вопросам организации учебно-воспитательного процесса, доклады начальника управления вневойсковой подготовки Министерства обороны СССР генерал-лейтенанта А. М. Попова, первого заместителя председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-лейтенанта А. И. Одинцова, председателя ЦК ДОСААФ УССР А. Ф. Покальчука нацелили участников сборов на решение неотложных задач, стоящих перед учебными организациями оборонного Общества, по подготовке высококвалифицированных специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства.

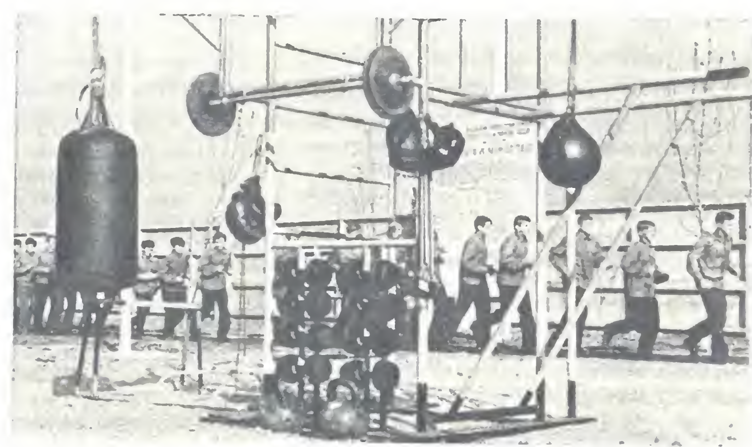
Опыт проведения учебно-методических сборов, уроки, полученные на них, надеемся, будут полезными для всех комитетов ДОСААФ.

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Хмельницкий



На выставке рационализаторов и изобретателей. Оживленно у электрифицированного стенда, представленного Севастопольским автомотоклубом ДОСААФ.



В спортгородке. Очередные занятия начинаются с разминки.

Фото В. Ширшова

ПАСЫНКИ ГОСТЕПРИИМНОГО ГОРОДА

ГДЕ НАЙТИ ПРИСТАНИЩЕ АВТОМОТОТУРИСТАМ!

Десять лет назад в Одессе построили отличный автопансионат. Туризм на колесах в то время не был делом столь массовым, как ныне. Тем большего уважения заслуживали городские организации, строившие с перспективой, зная, что год от года за руль автомобилей и мотоциклов будут садиться новые и новые тысячи трудящихся. Одесситов за автопансионат хвалили, ставили в пример. И вполне заслуженно: ведь они были одними из пионеров организации сервиса для автомототуристов.

Я впервые увидел этот пансионат в 1965 году. В нем было все необходимое для моторизованных путешественников — эстакады и осмотровые канавы, авторемонтная мастерская, склад запасных частей к автомобилям и мотоциклам. Помню, поразился огромным размером асфальтированной стоянки. На ней со всеми удобствами, рядом с палаточным городком, размещались многие десятки «волг», «побед», «москвичей», «запорожцев».

Я въехал тогда в пансионат с чувством, будто попал в рай. Выполняя задание редакции, день провел в городе, а машину в это время осмотрели в мастерской, прошприцевали, проверили тормоза, затем поставили к домику, в котором мне предстояло ночевать. Не правда ли, и сейчас далеко не всюду встретишь такое обслуживание. А это было почти десять лет назад.

Но уже тогда, в шестьдесят пятом, произошли события, которые круто изменили судьбу пансионата. Его прежний хозяин — Курортторг — передал свое детище областному совету по туризму и экскурсиям. В общем-то это сулило дальнейшее улучшение обслуживания моторизованных туристов. Однако произошло неожиданное. Едва построили асфальтированные стоянки перед каждым домиком, автопансионат (теперь его назвали «Автотурбаза «Одесса») прекратил обслуживание... самодеятельных автомототуристов.

Вот запись разговора, который тогда состоялся у меня с директором Иваном Гавриловичем Геращенко.

— Чем вызвано такое решение?

— Туристы приезжают только в летние месяцы, а что будет делать автотурбаза с осени до лета?

— Но разве, проектируя и строя автопансионат, не знали об этой особенности автомототуризма?

— Теоретически знали, а тут практика. Поэтому облсовет по туризму решил, что надежнее продавать путевки и тем самым гарантировать поступление средств.

Вот, оказывается, в чем дело. Финансовый план стал тем шлагбаумом, который закрыл автомототуристам дорогу в специально построенную для них автотурбазу. Сохранив свое название, она превратилась в обычный дом отдыха, которых так много на побережье Черного моря.

Прошло десять лет. За это время туризм привлек к себе многие сотни тысяч автомобилистов и мотоциклистов, для которых путешествия по родной стране не только отдых, но и знакомство с героическим прошлым и настоящим советского народа. Конечно, многие из туристов во время своего отпуска стремятся побывать на Черноморском побережье. Интересно, какие изменения произошли на турбазе «Одесса». Неужели и в условиях небывалого подъема туризма она не возвращена тем, для кого предназначалась? С этим вопросом я и отправился вновь в Одессу. Ехал туда кружным путем — через Харьков, Запорожье, Мелитополь, Херсон, Николаев. И в каждом из украинских городов видел: где больше, где меньше, но заботятся о туристах на колесах. Еще перед отъездом, в Москве, узнал, что в Одессе построен новый кемпинг. Поэтому сразу же направился туда.

Вопрос администратору:

— Можно у вас остановиться?

— Мы обслуживаем только иностранных автотуристов.

— Что, совсем нет свободных мест?

— Нет.

Итак, новый кемпинг построен, но он не принимает. Еду в Аркадию, к Ивану Гавриловичу. У знакомого поворота указатель: «Автотурбаза «Одесса». Навстречу мне поток машин с московскими, ленинградскими, прибалтийскими и иными номерами. Лица у сидящих в машинах хмурые, недовольные, озабоченные. Остановившись у ворот автотурбазы, узнаю в чем дело — «Одесса» автомототуристов по-прежнему не принимает...

В тот день мы дотемна беседовали с Иваном Гавриловичем. Наш разговор часто прерывали. Отдыхающие на турбазе требовали предоставить им билеты на обратный проезд, то и дело в кабинет входили только что прибывшие автопутешественники и умоляли директора разместить их хотя бы на одну ночь. И, как правило, получали отказ. Из окна было видно, что громадная площадь, построенная для стоянки сотен машин, и асфальтированные площадки перед каждым домиком совершенно пустынны.

— Санпнормы не позволяют, — в сотый раз повторял Иван Гаврилович. — База переполнена туристами, приезжающими по путевкам.

Когда мы снова остались одни, директор, словно продолжая оправдываться перед автотуристами, сказал:

— Голову снимут, если пущу еще и автомобилистов.

Поздно вечером я прошелся по Аркадии. Прямо за воротами турбазы — десятки автомобилей. Формально этот автотабор раскинулся за пределами хозяйства Геращенко, но все «автодикари» пользуются и умывальниками и туалетами «Одессы». Саннормы, таким образом, все равно не соблюдаются, и не помогут здесь ни дополнительные посты охраны, ни самая высокая ограда. На всем пути до пляжа я видел группки машин, уткнувшихся в склоны. А один «Запорожец» устроился на постой в опасной близости от трамвайных рельсов.

Завтра, решил я, продолжу беседу с Иваном Гавриловичем. Постараюсь убедить, что нельзя бросать на произвол судьбы автомототуристов, докажу, что автосервис выгоден для базы. И заодно приготовился к решительным возражениям Геращенко. Но получилось все иначе.

— Я одиннадцатый год директорствую, — сказал мне Иван Гаврилович, — и жизнь заставляет все глубже влезать в экономику.

— Да, — говорю, — куда уж глубже: желание без забот «сделать» финплан заставило вас отказаться от автомототуристов.

— То была лишь видимость экономического обоснования.

И тут мы словно поменялись ролями. Я, приехавший специально ознакомиться с обслуживанием автомототуристов, выдвигал «неудобства» этого вида туризма, а Иван Гаврилович... говорил о его выгодности.

— Всем известно, что автотуризм — дело сезонное, летнее, — сказал я, помня, что именно этот тезис выдвигал директор восемь лет назад.

— Значит, надо летом максимально развертывать нашу работу, чтобы ни один автомобилист или мотоциклист не остался на улице. А то ведь что получается? Довольствуются автопутешественники практически у нас, а деньги платят частникам, тем, к чьему плетню поставили на ночь машину.

— Но с автомобилистами хлопотно: подай им канавы, эстакады, мойку, мастерские, стоянки у домиков...

— Так это ведь у нас имеется...

Впрочем, не все. Мастерские, склад, мойка, эстакады, наконец, та самая асфальтированная площадь для стоянки сотен машин уже не принадлежат автотурбазе. Ее отгородили новенькими железными воротами, чтобы, не дай бог, какой-либо автотурист не вздумал вымыть или осмотреть автомобиль. Теперь здесь автобаза «Турист» — стоянка автобусов областного совета по туризму и экскурсиям.

— Я слышал, хотят разрушить асфальтовые площадки, построенные для машин около каждого домика?

— Да, многие отдыхающие недоумевают: зачем у домиков асфальт? Не понимают, что это всего более привлекает автомототуриста. Разрушать построенное мы не собираемся.

— Но все-таки, учитывая сезонный характер автомототуризма, сможете ли вы выполнять напряженный финансовый план? — последний вопрос директору автотурбазы.

— Безусловно. Во-первых, как я уже говорил, летом будет выполнена наибольшая часть годового задания. А в остальные месяцы отапливаемые поме-



Личный автомобиль — это прежде всего туризм, отдых. **Фото В. Ширшова**

щения тоже не будут пустовать: в Одессу всегда приезжает много туристов.

И верно, гостиницы в городе никогда не пустуют. Однако не отучили ли негостеприимностью автомототуристов от Одессы?

Чтобы получить ответ на этот вопрос, я встретился с заместителем начальника ГАИ города Павлом Егоровичем Разуваевым.

— Число автомототуристов, прибывающих в Одессу, с каждым годом растет, — сказал он. — Нынешним летом город принял более 8000 автомобилей и, пожалуй, вдвое больше мотоциклов. ГАИ работы прибавилось, но мы не ропщем. А вот автомототуристы имеют основания для обиды. Многим из них город пока не предоставляет не то что жилья, но и просто места для ночлега. На днях я совершал ночью рейд. И что же? Рядом со скверами, а то и прямо на улицах в машинах отдыхают туристы, а вернее, мучаются.

В будущем планируется на всех въездных дорогах в Одессу оборудовать платные стоянки. Две уже введены в строй, но это, говорит Павел Егорович, «лишь капля в море». Таких стоянок, причем крупных, нужно очень много. Больших капитальных затрат для их оборудования не потребуется. И конечно, автотурбаза должна использоваться по назначению.

Таково мнение всех заинтересованных сторон — и директора автотурбазы, и работников ГАИ, и автомототуристов. Этого требует, наконец, сама жизнь. Вот тогда моторизованные путешественники не будут чувствовать себя пасынками в гостеприимной Одессе.

М. ЛЬВОВ

г. Одесса

От редакции. М. Львов рассказал только об одной автотурбазе. Между тем принятый в ней порядок (точнее, непорядок) существует, к сожалению, почти повсеместно. Об этом писал журнал «За рулем» в январе минувшего года, об этом говорят и многочисленные отклики читателей на материал «Ухабы на туристском пути».

Резкое увеличение числа владельцев автомобилей и мотоциклов в нашей стране создало основу для развития массового самодеятельного туризма. С каждым годом у нас становится все больше людей, предпочитающих «подвижный» отдых путевке в дом отдыха. Но одного признания факта, конечно, мало. Труженики, совершающие путешествия по родной стране на личных автомобилях и мотоциклах, должны быть уверены, что найдут и «крышу» для ночлега и место, где можно отдохнуть в ненастную погоду, что им не надо будет за тридевять земель искать столовую и т. д.

Понятно, решить эту проблему при нынешнем размахе планового и внепланового туризма нелегко, но решать ее нужно, и, разумеется, не таким путем, как это делается сейчас, когда перед авто- и мототуристами закрываются двери даже в тех турбазах, кемпингах, пансионатах, которые строились специально для них. Один путь предлагается в материале М. Львова. Другой — о нем уже писал журнал — разработка платных плановых маршрутов для моторизованных туристов. Этим далеко не исчерпываются возможности решения проблемы. Но беда в том, что организация, которой в первую очередь надлежит заботиться об авто- и мототуристах — Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС, с момента своего создания повернулся к ним спиной и не только не проявил маломальской заботы о тех, кто путешествует за рулем, но, как видим, лишил того, чем они располагали. А это, согласитесь, никак не вяжется с бурными темпами развития автомобилизма, моторизации в стране, со все возрастающей продажей автомобилей населению.

Сотни тысяч рабочих, колхозников, служащих, ставших владельцами автомобилей и мотоциклов, а значит и автомототуристами (ведь машина прежде всего приобретается для поездок во время отпуска, в свободные от работы дни), вправе рассчитывать на помощь советов по туризму, располагающих кемпингами, турбазами, пансионатами.

Новые общества

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

Авто- и мотолюбители с большой радостью встретили известие о создании в каждой союзной республике своих добровольных обществ. Все понятно: автомобилизация логически привела к этому решению.

Сейчас новые добровольные общества переживают пору организационного становления, делают первые шаги. О некоторых из них мы расскажем в этой подборке.

●

Недавно состоялась учредительная конференция городской организации автомотолюбителей в Горьком. Участники избрали Совет и ревизионную комиссию. Председателем Совета стал А. Г. Николайчук. В работе конференции приняли участие делегаты от только что созданных первичных организаций общества — владельцы личных транспортных средств, работники автопредприятий, Госавтоинспекции, представители партийных и советских органов.

●

В Таджикистане в личном пользовании находится сейчас около 20 тысяч автомобилей и свыше 50 тысяч других транспортных средств. К концу пятилетки населению будет продано еще столько же автомобилей, значительно вырастет и парк двухколесных машин. Это создало благоприятные условия для образования первичных организаций, которых насчитывается сейчас 483: в них объединено около 8 тысяч автомобилистов и мотоциклистов.

Состоялся учредительный республиканский съезд общества, которое получило название «Водитель». На съезде утвержден устав, избраны Совет и другие руководящие органы.

●

Во Дворце культуры автозавода имени Лихачева состоялась учредительная конференция московской городской организации Всероссийского добровольного общества «Автомотолюбитель». Перед 619 делегатами выступил председатель оргкомитета начальник Главмосавтотранса Герой Социалистического Труда И. М. Гоберман. Он рассказал о задачах, стоящих перед организацией автомотолюбителей столицы, о работе, проделанной оргкомитетом. В частности, отмечалось, что за время, предшествовавшее конференции, в 29 районах Москвы и городе-спутнике Зеленограде создано 700 первичных организаций, объединяющих сейчас около 30 тысяч членов.

Собравшиеся избрали Совет городской организации, ревизионную комиссию и делегатов на Всероссийский съезд.

●

Закладывается фундамент общества автомотолюбителей в Литве. Оргкомитет, в состав которого вошли представители Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог, Госавтоинспекции МВД республики, ряда других ведомств, развернул активную деятельность по созданию первичных и районных организаций. Уже прошли городские и районные конференции в Вильнюсе, Каунасе, Клайпеде, Шяуляе, Паланге и в других местах. Они избрали руководящие органы, делегировали своих представителей на республиканский съезд. В Вильнюсе состоялся семинар руководящего состава городских и районных организаций общества.

●

Недалеко время, когда многомиллионная масса авто- и мотолюбителей во всех союзных республиках, объединившись в добровольные общества, получит широкие возможности для участия в мероприятиях, связанных с дальнейшим развитием автомобилизации в стране и обеспечением безопасности движения, в деле улучшения автосервиса. Улучшатся условия для повышения технических знаний и водительских навыков, организации массового моторного туризма, развития авто- и мотоспорта.

В добрый путь, товарищи автомотолюбители!

Открытие

Короткие сообщения в печати о создании нового мотоцикла на знаменитом Ижевском машиностроительном заводе — крупнейшем в стране производителе двухколесных машин вызвали естественный интерес мотолюбителей. Свидетельство тому — многочисленные письма в редакцию с просьбой подробно рассказать о новом ИЖе на страницах журнала.

Пока шли испытания и доводка конструкции машины, завод готовился к ее производству. И в конце минувшего года уже появились первые мотоциклы по имени «Планета-спорт» с эмблемой «ИЖ». Это событие знаменательно не только для завода, но и для отечественного мотоциклостроения — у нас появился мотоцикл нового типа, причем не уступающий большинству зарубежных образцов. Его называют дорожно-спортивным, потому что он обладает качествами и дорожной и спортивной машины. От первой он унаследовал оборудование, необходимое при движении в потоке транспорта, удобства для водителя и пассажира в длительных поездках, экономичность, простоту обслуживания и ремонта, ряд других качеств, от второй — быстрый разгон, высокую скорость, эффективные тормоза — то, что обеспечивает безопасность движения этого энергичного мотоцикла. Разумеется, его стихия — шоссе, только здесь могут проявиться в полной мере способности мотоцикла. Кстати, в какой-то мере именно хорошим дорогам, которых у нас теперь довольно много, обязана «Планета-спорт» своим рождением. Главный же стимул ее появления на свет — стремление полнее удовлетворить запросы мотолюбителей, в частности тех из них, которые хотят иметь машину, в полной мере приспособленную для туристских путешествий, спортивных пробегов и соревнований. Пока что планируется ограниченный ее выпуск. Время покажет, насколько велик спрос на эти машины, более дорогие по сравнению с обычными дорожными. Но уже сейчас можно сказать: мотоциклостроители сделали шаг вперед в создании принципиально новой для нас конструкции машины.

В чем же ее особенности, ее отличия от выпускаемых у нас ныне! Об этом коротко рассказывают главный конструктор Г. Л. ПИСАРЕВ и инженеры В. И. ПАНОВ, Л. А. ТЮРИКОВ, Г. С. МИКРЮКОВ, участвовавшие в создании новой машины.







Фото 1. Фланцевое соединение 1 выпускной трубы с цилиндром не пропускает отработавшие газы. Трос 2, соединенный с ручкой газа, служит для управления масляным насосом.

Фото 2. Масляный насос разместился под левой крышкой картера.

Фото 3. На головке цилиндра установлен декомпрессор 1. Бумажный воздушный фильтр 2 задерживает мельчайшие пылинки. Звук элекрического сигнала 3 слышит даже водитель обгоняемого грузовика. Двигатель закреплен на раме при помощи резиновых подушек 4, поглощающих его вибрацию.

На подставку 5 мотоцикл не поднимают, а накатывают, не прилагая больших усилий.

Фото 4. Карбюратор с центральной поплавковой камерой не изменяет состава смеси при наклоне мотоцикла.

Фото 5. Повернув рукоятку 1 в одно из трех положений, изменяем жесткость пружины амортизатора. Заднее колесо соединено со звездочкой посредством резиновых блоков 2, смягчающих рывки трансмиссии.

Фото 6. Центральный переключатель 1, контрольные лампы нейтральной передачи 2 и масляной системы 3 расположены на фаре. Контрольные лампы заряда батареи 4, указателей поворота 5 и включения дальнего — ближнего света 6 объединены в отдельном блоке.

Фото 7. У левой рукоятки руля — переключатель 1 указателей поворота и кнопка 2 звукового сигнала.

Фото 8. У правой рукоятки руля установлен выключатель 1 зажигания (для экстренной остановки двигателя), переключатель 2 дальнего — ближнего света фары, включатель 3 светового сигнала.

Фото 9. Под седлом разместились электронные приборы 1 системы электрооборудования и воздушный фильтр 2.

Требования, которым должен отвечать дорожно - спортивный мотоцикл, существенно отличаются от тех, что предъявляются к дорожным машинам. Поэтому, проектируя «Планету-спорт», мы не могли опереться на выпускаемые нашим заводом модели, поскольку их технические характеристики и конструкции, продиктованные тяжелыми эксплуатационными условиями и максимальной унификацией с предыдущими ИЖами, были далеки от заданных. Пришлось создать практически новый мотоцикл, начиная от внешних форм и компоновки и кончая конструкцией узлов и деталей.

Прежде всего — **двигатель.** Его рабочий объем 340 $см^3$, диаметр цилиндра 76 мм, ход поршня 75 мм, степень сжатия 9,5—10; мощность 30 л. с. при 5600—6700 об/мин. Карбюратор — «Микуни» (Япония) с диффузором диаметром 32 мм. Усилие от коленчатого вала передается к многодисковому сцеплению шестернями с косым зубом. Верхнее кольцо поршня — хромированное, подшипник большой головки шатуна — игольчатый.

«Планета-спорт» — первый отечественный мотоцикл, снабженный раздельной системой смазки двигателя. Она разработана советскими специалистами. Применение такой системы значительно сокращает расход масла, снижает дымление и токсичность выхлопных газов и, что не менее важно, избавляет от необходимости составлять топливную смесь — в бак заливается чистый бензин. Трос управления винтовым дозирующим насосом, который подает масло из специального бака емкостью 1,5 л к карбюратору, соединен с ручкой «газа». Работа системы контролируется клапаном-датчиком, включающим при отсутствии масла сигнальную лампу. Другой конструктивной особенностью новой модели является эластичная подвеска силового агрегата, впервые примененная на отечественных мотоциклах.

Большой запас мощности двигателя и удачно подобранные передаточные отношения четырехступенчатой коробки (I—3,17; II—1,81; III—1,26; IV—1,00) обеспечивают высокие динамические качества мотоцикла. Его скорость 140 км/час. До 100 км/час он разгоняется за 11 сек.

Экипажная часть. Основные размеры мотоцикла: база 1350 мм, длина 2050 мм, ширина 730 мм, высота 1100 мм, дорожный просвет 145 мм, вес 140 кг. Одинарная рама, сваренная из труб, отличается легкостью и большой прочностью.

Передняя вилка с ходом 155 мм снабжена эффективными амортизаторами с буферами прямого и обратного действия, предотвращающими удары при полном срабатывании. Жесткость пружин амортизатора задней подвески (ход ее — 105 мм) можно регулировать в зависимости от нагрузки.

Колеса сделаны разных размеров. Переднее, с шиной 3,00—19, имеет тормозной барабан диаметром 190 мм, а заднее, с шиной 3,15—18, — 170 мм. Тормозной путь машины, движущейся со скоростью 60 км/час, составляет 12 м.

Бензиновый бак вмещает 15 литров, что обеспечивает движение со скоростью 60 км/час на расстояние 400 км.

Электрооборудование — 12-вольтовое. Источники тока — трехфазный генератор мощностью 100 вт и аккумуляторная батарея (в прозрачном корпусе).

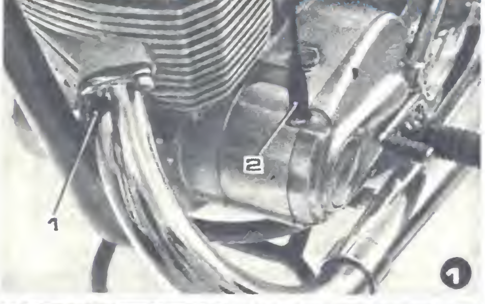
Основные приборы для обеспечения надежности и долговечности собраны на полупроводниках и не имеют подвижных контактов.

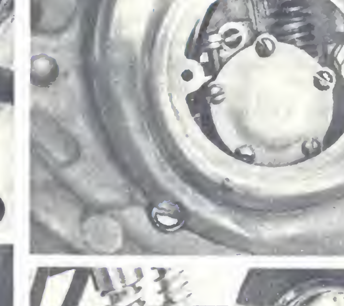
Фара со светораспределением, отвечающим международным нормам, и лампой 45/40 вт освещает дорогу светом силой 20 тысяч свечей. В оборудовании мотоцикла использованы некоторые приборы, выпускаемые зарубежными странами.

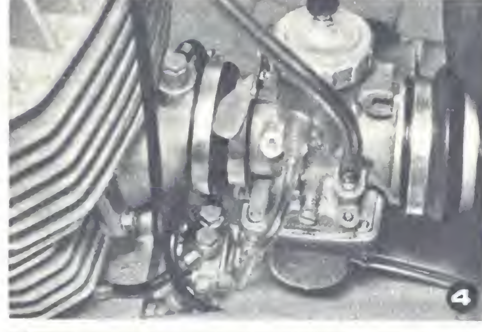
г. Ижевск

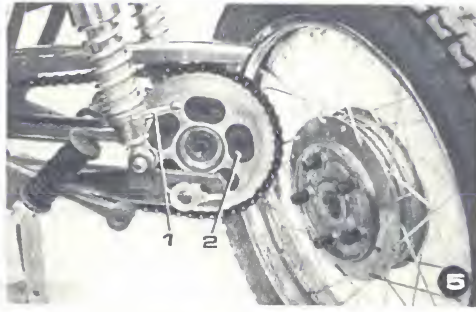
новой «Планеты»

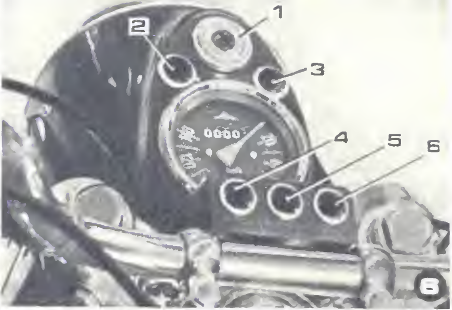


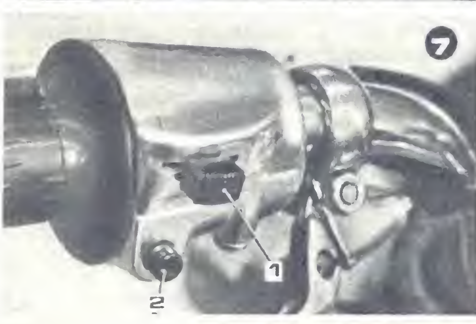




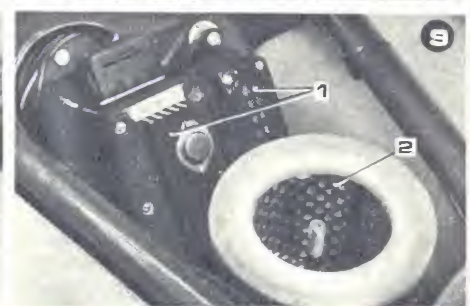












новости·события·факты

ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ И ПАССАЖИРОВ

Выпуск привязных ремней для автомобилей начал Клайпедский учебно-производственный комбинат Литовского общества слепых. Они разработаны в сотрудничестве со специалистами НАМИ и прошли всесторонние испытания на его автополигоне.

Освоено производство двух типов ремней. Первый — диагонально-поясной с креплением в трех точках, предназначенный для страховки от травм водителя и пассажира, сидящего рядом с ним; второй — поясной ремень для пассажиров, находящихся на заднем сиденье. Кстати, такими ремнями могут и будут оснащаться не только легковые автомобили, но и автобусы дальнего следования.

Уже в этом году намечается выпустить 50 тысяч, а в следующем — 100 тысяч привязных ремней. Цена ремня первого типа — 11; второго — 9 рублей.

А. ГИРИНИНКАС,
главный инженер Центрального правления ЛОС
г. Вильнюс



КРУПНЕЙШИЙ НА УРАЛЕ

В Перми открылся автомобильный магазин. Его торговые залы занимают тысячу квадратных метров. Здесь продают не только автомобили, но и мотоциклы, мотороллеры, велосипеды, а также различные запасные части. К услугам покупателей в магазине имеется и консультационный пункт.

На снимке: в одном из торговых залов нового магазина.

Фото Е. Загуляева (ТАСС)



СЧАСТЛИВЫЙ СЕЗОН «ВЫМПЕЛА»

Из всех мотобольных команд высшей лиги кубковая фортуна чаще отворачивалась от полтавского «Вымпела». Трижды выходил он в финал, трижды оставалось ему сделать только один шаг к победе в розыгрыше Кубка СССР — журнала «За рулем». И каждый раз на пути полтавских мотоболистов вставали чемпионы страны: в 1968 году они уступили черкесскому «Домбаю», а в 1971 и 1972 годах — элистинской «Комете» — «Автомобилисту». И вот в минувшем сезоне «Вымпел» предпринял четвертую попытку. Его соперником в финале снова стал «Автомобилист».

Правда, на этот раз команды как бы поменялись ролями. В ранге чемпионов страны к решающим кубковым поединкам пришли уже полтавские мотоболисты. «Вымпел» уверенно провел все матчи первенства (кстати, выиграл обе встречи у «Автомобилиста») и стал третьей командой, удостоенной за все годы внутрисоюзных чемпионатов золотых медалей. Если учесть, что помимо этих наград полтавчане имели в своем активе победу и в зимнем турнире на приз журнала «За рулем», то легко понять их стремление прибавить к добытым спортивным трофеям Кубок СССР.

Каждая команда, встречающаяся с «Вымпелом», должна прежде всего решить «проблему Кудинова». Из 106 мячей, забитых мотоболистами Полтавы в 18 матчах чемпионата страны, на долю их лидера приходится более семидесяти. Но как ни внимательны были игроки «Автомобилиста» к этому грозному форварду, все же именно он стал героем финальных поединков (на этот раз команды встречались дважды — на своем поле и в гостях). В первом матче «Вымпел» вырвал победу буквально на последних минутах — 2 : 1.

Во втором поединке, в Элисте, перед «Автомобилистом» стояла трудная задача — для победы по результатам двух матчей выиграть с перевесом как минимум в два мяча. Упорный матч до последних секунд держал в напряжении зрителей. Первыми успеха добились полтавчане: тот же Кудинов нашел брешь в обороне хозяев поля и точным ударом отправил мяч в сетку. После этого «Автомобилист» надолго завладел инициативой и заставил соперников дважды начинать с центра поля: оба гола провел капитан элистинцев В. Кузыченко. Но удержать счет экс-чемпиону страны не удалось. В. Кудинов и Ю. Алексинский забивают в его ворота два мяча. На последних минутах матча «Автомобилист» восстановил равновесие. Ничья. Но для полтавских мотоболистов она равнозначна победе: общий счет двух игр 5 : 4.

ЭЛЕКТРОМОТОЦИКЛ

Студенческое проектно-конструкторское бюро при Харьковском автомобильно-дорожном институте разработало экспериментальный мотоцикл с электрическим двигателем. Источником тока служат две аккумуляторные батареи. Эта машина, получившая обозначение ХАДИ-12, прошла испытания на полигоне НАМИ во время заездов на установление рекордов скорости. Харьковчанин Юрий Степченко преодолел на ней 1 км с хода со скоростью 85,8 км/час.



МОЙКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В создании автосервиса, соответствующего интенсивному росту производства автомобилей в стране, принимают участие сотни промышленных предприятий. Бежецкий завод «Автоспецоборудование» — одно из них. Его основная продукция — высокопроизводительные установки для мойки автомобилей, которые поставляются на станции технического обслуживания, АЗС и автотранспортным предприятиям. Интересной новинкой заводских проектировщиков является автоматическая линия для мойки легковых автомобилей (модель М-118), полностью исключающая ручной труд. Она способна выполнить широкий круг операций: очистку дисков колес, мойку днища кузова и агрегатов шасси, наружных поверхностей автомобиля, а также сушку машины струями теплого воздуха. Линия может работать на одиночном и непрерывном режиме и обслуживает до 40 машин в час.

На снимке: автоматическая мойка М-118 в первом таксомоторном парке Ленинграда.

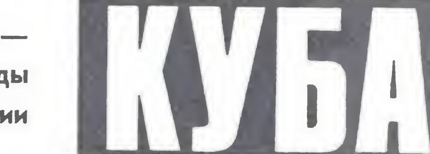
Фото А. Владимирова



1 января —

15-летие победы

кубинской революции



На дорогах Республики Куба можно встретить автомобили, изготовленные в разных странах мира. Однако за последние годы все больше машин поступает из социалистических стран, и в первую очередь из Советского Союза. Весьма популярными стали здесь наши «волги» и «москвичи», мощные КрАЗы и ЗИЛы. Недавно получена первая партия автомобилей Волжского автозавода. Автомобильный транспорт — основное средство доставки всех грузов и пассажиров — играет исключительно важную роль в экономике страны. В значительной мере этому способствует достаточно развитая дорожная сеть.

Основной магистралью является Центральное шоссе, протянувшееся на 967 километров от Гаваны до Сантьяго-де-Куба. Вместе с дорогой Гавана—Пинар-дель-Рио оно соединяет столицы всех шести провинций, проходя практически через весь остров. От Гаваны до Матансаса, возле которого расположены знаменитые пляжи курортной зоны Варадео, шоссе имеет четыре—шесть полос движения с дорожными развязками в разных уровнях и профилированными поворотами, что позволяет развивать скорость до 140—160 км/час.

Кубинские автомагистрали хорошо оборудованы. Все дороги имеют единую нумерацию. Крупные указатели населенных пунктов, расстояний и направлений хорошо читаются на любой скорости. Проезжая часть везде размечена и на подходах к пригородам освещена. Через каждые 30—40 километров встречаются автозаправочные станции, как правило, совмещенные с пунктами технического обслуживания, где можно помыть, смазать и отрегулировать машину.

С ростом автомобильного парка все актуальнее становятся задачи улучшения организации и безопасности движения. Сейчас закончена перерегистрация всех государственных и частных машин с заменой номерных знаков. Для облегчения надзора за движением каждой провинции были присвоены не только определенные буквы, но и цвет знаков. Новым было и то, что при перерегистрации все автомобили и мотоциклы в обязательном порядке проходили технический осмотр и строго отбраковывались, если не удовлетворяли установленным требованиям. Не выдавался государственный номерной знак и в том случае, если машина не была застрахована от аварий.

Правила дорожного движения на Кубе соответствуют требованиям международной Конвенции. Но, скажем, о различных маневрах водители даже вполне исправных современных автомобилей сигнализируют жестами рук. Объясняется это тем, что при слепящем тропическом солнце световые указатели поворота и стоп-сигналы не всегда хорошо видны, а постоянно открытые в жару окна машин не мешают сигналнть «вручную».

Многое делается на Кубе для пропаганды правил дорожного движения среди населения. Знакомство с ними начинается в детском саду, а изучение продолжается в школе, средних и высших учебных заведениях, на заводах и фабриках, в учреждениях. В этой работе активно участвуют печать, радио и телевидение. В газетах систематически публикуются материалы о тяжелых автомобильных авариях с анализом их причин и данными о пострадавших. Это непременная тема и в последних известиях местного радиовещания. Популярностью пользуется еженедельная получасовая телевизионная передача «Красный свет», в театрализованной форме раскрывающая причины несчастных случаев на дорогах. Кроме того, по вечерам обе программы национального телевидения неоднократно передают короткие (1—3 минуты) мультипликационные фильмы-заставки, пропагандирующие в очень популярной и запоминающейся форме отдельные разделы правил движения, особенно касающиеся пешеходов.

Все эти меры дали хорошие результаты. В прошлом году при увеличении количества автомобилей и мотоциклов в стране число дорожных происшествий сократнлось.

К. САВЧЕНКО-БЕЛЬСКИЙ,
сотрудник посольства СССР
Фото автора

Гавана

1. Элегантную форму, белый шлем и даже символические шпоры — носят инспектора дорожного надзора. Все их мотоциклы снабжены рациями с двусторонней связью.

2. Этот автобус «Хирон-4» (на шасси советского ГАЗ-53) выпущен Гаванским заводом по производству автобусных кузовов. Такие машины нашли широкое применение в пригородном сообщении и для служебных целей.

3. Участок Центрального шоссе в пригороде Гаваны. Широкая разделительная полоса, разметка проезжей части, хорошее освещение позволяют двигаться с высокими скоростями.

4. На автозаправочных станциях можно не только залить в баки бензин, но и проверить давление в шинах, подкачать их сжатым воздухом, добавить воду в систему охлаждения и в аккумулятор. Масло для двигателя продается расфасованным в железных баночках по 400 граммов.

5. Этот дорожный знак оповещает туристов, что недалеко осмотровая площадка с красивым видом на окрестности. На ней можно поставить автомобиль и заняться фотографированием.


1


2


3


4


5

КЛУБ «автолюбитель»

заседание 116

Для всех марок и моделей

БЕСКОНТАКТНОЕ ЗАЖИГАНИЕ

Если на вашем «Москвиче» или «Запорожце», на «Жигулях» или «Волге» уже установлено электронное зажигание, то без особого труда и затрат можно сделать эту систему бесконтактной. Тем самым вы значительно повысите надежность зажигания, так как именно контакты прерывателя — слабое место системы, от их чистоты и состояния в значительной мере зависит работа электронной части. Как перейти на бесконтактную схему, рассказывает членам «Клуба «Автолюбитель» инженер А. С. КОЛЬБЕРТ.

Электронная система зажигания превращается в бесконтактную, если ввести в нее несложный датчик, который дает команду электронике «подать» искру в нужный момент и в нужный цилиндр в зависимости от оборотов коленчатого вала. В то же время, сам валик распределителя, на котором устанавливается датчик, не испытывает практически никакой нагрузки, и его подшипники не изнашиваются — в этом второе преимущество предлагаемой системы.

Каким же должен быть этот узел? Ведь он будет работать при вибрациях, изменяющихся в широких пределах температурах и резкопеременных режимах. И при этом он обязан очень точно сообщать сигнал, соответствующий моменту зажигания.

Всем этим требованиям отвечают так называемые параметрические датчики. Сегодня мы рассмотрим технологию изготовления такого прибора в домашних условиях из общедоступных деталей и материалов. Какие параметры мы от него ожидаем? Напряжение питания — 4—16 в; потребляемый ток — 3—10 ма; рабочие обороты от 0 до 10 тысяч в минуту, точность подачи сигнала — не менее 1°. Причем все требования остаются в силе при температурах от минус 40 до плюс 120 градусов.

Теперь посмотрите, как будет выглядеть готовый датчик (рис. 1), установленный в распределителе вместо контактов (на рисунке «вырвана» одна из лопаток, чтобы показать, как соединена крыльчатка с валиком распределителя). Видите: весьма компактно, даже изящно.

Конструктивно это маломощный генератор на кремниевом транзисторе. Когда в зазор между катушками генератора вводится металлическая лопатка (как раз этот момент зафиксирован на рис. 1), нарушается связь между катушками и прекращается генерация тока. Это и соответствует моменту зажигания.

Поскольку генерация исчезает при точно определенном положении лопатки в зазоре между катушками датчика, установка зажигания аналогична установке его при контактной системе, причем о моменте его начала судят по возникновению искры во вторичной цепи катушки зажигания.

Количество лопаток соответствует числу цилиндров, а расположение их на валике распределителя — фазам зажигания.

Последующая часть схемы, используя явление «импульсной» генерации, вырабатывает сигнал, которым управляется тиристор или силовой ключ (см. «За рулем», 1973, № 1), или транзисторы в таких системах, как ППЗ и ШРПС. Дополнительное достоинство схемы состоит в том, что, если установить электрический контактный разъем с несколькими штырями-контактами на съемном «ключе», получится отличное противоугонное приспособление.

Итак, принцип ясен. Теперь расскажем о деталях.

Катушки нашего генератора. Их наматывают на бумажные каркасики 2 (рис. 2), которые затем помещают в ферритовые чашки 1 со стержнями 3 из такого же феррита Ф-600. Одна из катушек, L-1 содержит 550 витков провода ПЭВ-2 или ПЭТ диаметром 0,09—0,1 мм. Другая, L-2 — 250 витков провода той же марки, но диаметром 0,1—0,13 мм.

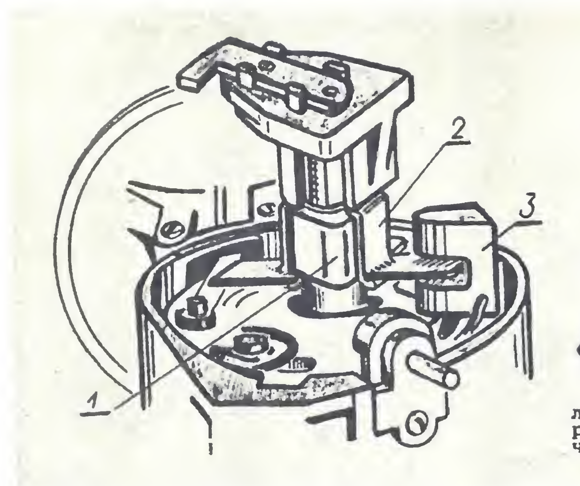


Рис. 1. Бесконтактный датчик, установленный в распределителе: 1 — валик распределителя; 2 — лопатки; 3 — датчик.

Рис. 2. Детали катушек L-1 и L-2: 1 — ферритовая чашка; 2 — каркасик; 3 — кусок ферритового стержня.

Ферритовые сердечники-чашки продаются в радиомагазинах. Там же вы легко найдете и другие детали схемы (смотрите рис. 3): конденсаторы С1 и С2 типа КТ-1, КП-1 или другие малогабаритные, причем С1 — любого цвета, а С2 синего или красного; резисторы Р1 и Р2 — типа МЛТ, УЛМ, УЛИ или другие малогабаритные, подобные им. А корпус сделаем из любого достаточно пластичного листового металла толщиной 0,2—0,35 мм (рис. 4) и после этого приступаем к сборке. На рис. 5 хорошо видно размещение «начинки» в корпусе датчика.

При наматывании катушек L-1 и L-2 тонким проводом трудно пометить начала и концы обмоток, поэтому правильность включения их придется проверять непосредственно при сборке.

В готовый корпус вначале приклейте

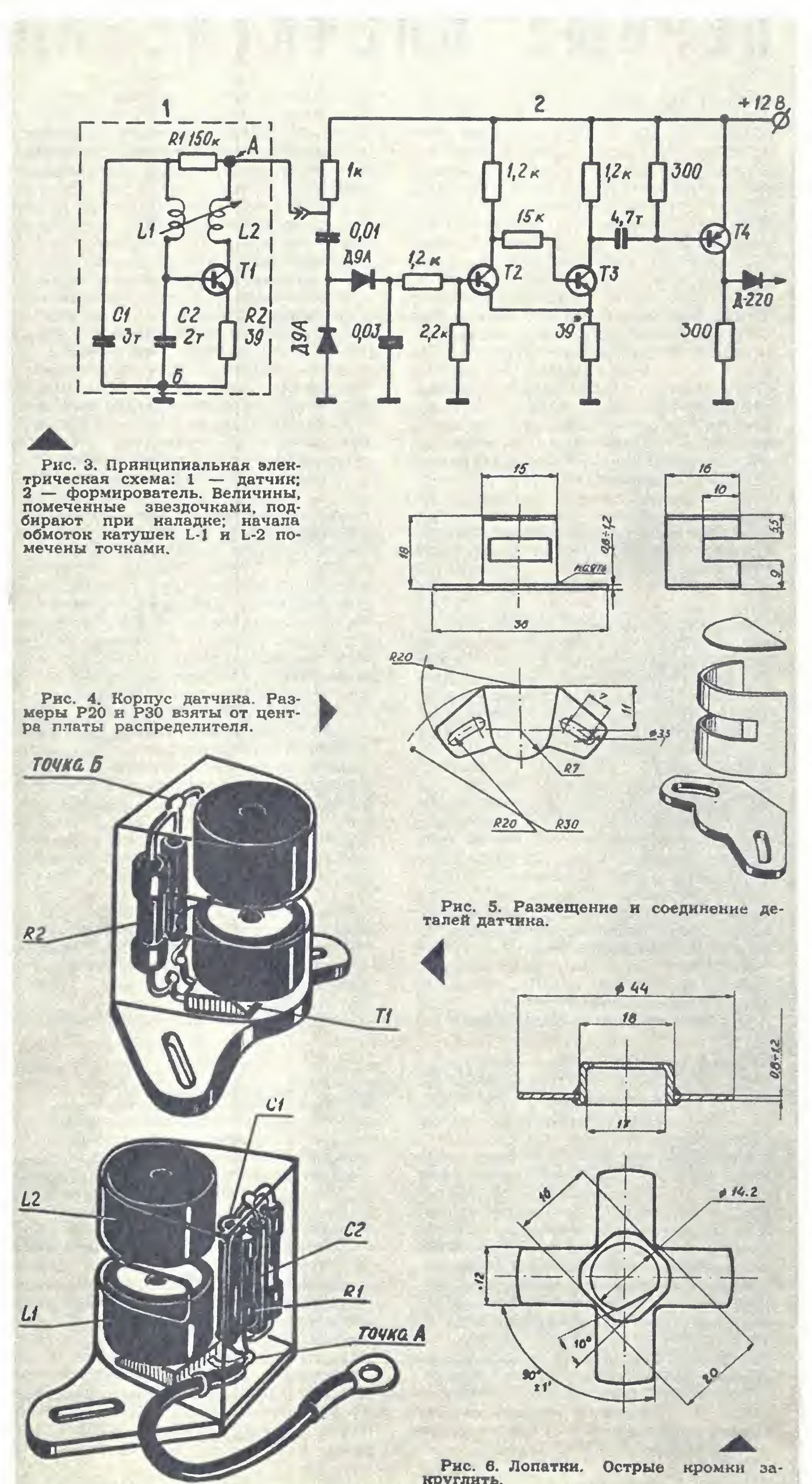


Рис. 3. Принципиальная электрическая схема: 1 — датчик; 2 — формирователь. Величины, помеченные звездочками, подбирают при наладке; начала обмоток катушек L-1 и L-2 помечены точками.

Рис. 4. Корпус датчика. Размеры Р20 и Р30 взяты от центра платы распределителя.

Рис. 5. Размещение и соединение деталей датчика.

Рис. 6. Лопатки. Острые кромки закруглить.

эпоксидной смолой обе катушки. Выводы их припаяйте к остальным деталям (см. рис. 5) и проверьте, работает ли генератор. Учтите, что для этой тонкой работы нужен паяльник с острым жалом. Качество пайки должно быть очень хорошим: когда вы зальете полость корпуса эпоксидной смолой, исправить что-либо будет невозможно.

Проверку ведут при помощи осциллографа, миллиамперметра или, в крайнем случае, тестера с пределом измерения 10—20 ма. При введении в зазор между катушками металлической пластинки показания прибора должны уменьшаться, при выведении — ток увеличивается. Если этого не происходит, поменяйте местами концы одной из катушек.

В точке «А» (рис. 3 и 5) припаиваем мягкий многожильный провод в изоляции, соединенный с клеммой распределителя, а в точке «Б» — такой же провод, идущий к корпусу датчика и плате распределителя. Если все в порядке, можно залить корпус смолой. Для этой цели вполне подойдет эпоксидная шпаклевка, имеющаяся в продаже.

При заливке нужно вставить в зазор подходящую по толщине пластинку гладкого полиэтилена или фторопласта, которую удаляют, когда клей затвердеет.

Формирователь управляющего сигнала монтируем на печатной плате навесным способом или другим — в зависимости от ваших возможностей и квалификации. В формирователе можно использовать для Т2 и Т3 любые маломощные кремниевые транзисторы типа n-p-n и любой маломощный p-n-p транзистор для Т4. Например, КТ-301, КТ-315 для первых и МП-40, МП-26, МП-16 и т. д. для Т4. В датчике, по соображениям размеров, советую использовать транзистор типа КТ-315 (на рис. 3 обозначен Т1). Главное — чтобы все детали были заведомо исправны.

Налаживать работу датчика и формирователя нужно вместе с электронной системой. Сначала проверяем действие системы без датчика и подключаем его лишь после этого. При каждом вводе металлической пластинки в зазор должна возникать искра.

Для проверки на максимальных оборотах раскрутите электромотором валик с надетыми лопатками распределителя (конечно, сняв его с автомобиля).

Как сделать лопатки для четырехцилиндрового двигателя, ясно из рис. 6. Материал — листовой металл подходящей (0,8—1,2 мм) толщины. В верхней части втулки — заплечики, удерживающие лопатки от смещения вниз. А ротор не дает им сдвинуться вверх по валику. Такое крепление вполне достаточно, ведь лопатки не несут никаких механических нагрузок.

И последнее. Все размеры, приведенные на рисунках, рассчитаны на распределители Р-102 и Р-118. Для других типов нужно будет изменить размеры лопаток и их втулки.

Адрес для справок: Москва, В-296, Университетский проспект, 5, кв. 165.



мы едем на «ЖИГУЛЯХ»

В нынешнем году под этой рубрикой будут печататься рекомендации владельцам автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103.

ВАЗ-2103

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Ситуация была вполне аналогична той, когда мы получили ВАЗ-2101: «Выбирайте», — сказал главный конструктор Волжского автозавода В. С. Соловьев, и мы посмотрели на ряд автомобилей, стоящих в просторном гараже экспериментального цеха.

Да, ситуация была такой же, но обстановка совершенно иной. Вчера (то есть три года назад) люди и машины экспериментального теснились на одном из участков корпуса вспомогательных цехов. ВАЗ-2101 тогда только что пошел на конвейер, а машины моделей «2102» и «2103» лишь в виде образцов стояли под чехлами, ожидая разработки. Сегодня же экспериментальный цех занимает специальный корпус, оборудованный по последнему слову автомобильной науки, а машины трех моделей (это за три года!) полностью освоены производством и ежедневно тысячами сходят с конвейера.

И вот мы у автомобиля, который должен за год раскрыть нам, а значит и вам, все «черты характера». Цвет — ярко-красный, государственный номер «00-82 Проба», двигатель № 0001614, шасси № 0001651.

Конечно, вы знаете, чем отличается ВАЗ-2103 от первой модели («За рулем», 1973, № 1), но давайте осмотрим машину еще раз. Четыре фары небольшого диаметра, несомненно, делают «фасад» более привлекательным, незначительные изменения в форме передних и задних крыльев, капота и багажника придают стремительность общему рисунку. О боковом молдинге можно спорить: многие считают, что он не нужен и даже вреден (лишние отверстия — лишние очаги коррозии). Но многие, и мы в том числе, склонны признать, что он украшает автомобиль. На задних стойках — нарядные решетки вытяжной вентиляции кузова. Эта «мелочь» сразу говорит о классе машины, о комфорте пассажиров.

Подходим ближе. Так. Новый замок багажника. Очень хорошо. Теперь уже не столь просто захлопнуть внутри него ключи и совсем уж непросто открыть запертую крышку без ключа. Сам багажник емкий, удобный. Инструментальная сумка размещена «под рукой», бензобак закрыт. Заглянем под капот. Сразу обращает внимание новое устройство — гидровакуумный усилитель тормозов.

Шины внешне более массивные, с широким профилем, крупным рисунком. Эти радиальные покрышки специально разработаны для скоростного ВАЗ-2103. Они «мягче», лучше «держат» дорогу, сокращают тормозной путь.

Открываем дверь — загорается яркая красная лампа в ее торце. Это сигнал водителю, едущему сзади, о возможном появлении человека на дороге.

Заглядываем в салон. Новые передние сиденья с валиками-опорами, комбинированная обивка их — сукно и искусственная кожа. Новые задние сиденья с откидывающимся подлокотником в середине. Красива обивка дверей, удобны широкие ручки-подлокотники, в нижней части — карманы для дорожных карт и книг. Большой «перчаточный» ящик и под ним еще вместительная полка для мелочей. Пол покрыт ворсистым ковром в цвет обивки сидений. Новая панель приборов, новый руль... Пора наконец сесть в машину. Сиденье удобно охватывает тело. Пожалуй, несколько велик наклон спинки. Выпрямим ее. Щелчок, еще один. Теперь хорошо.

Отодвинемся на сколько нужно от руля. Отлично. Разберемся в приборах — и можно ехать. Все же стрелочные приборы значительно удобнее, чем одни контрольные лампы, особенно когда критические показания дублируются красными, хорошо заметными сигналами ламп. Какие отличия? Появился желтый сигнал, показывающий, что включена пусковая система карбюратора, и теперь уж трудно забыть об этом и не выключить ее после прогрева двигателя. И еще весьма важный сигнал — мигающая красная лампа ручного тормоза может вспыхнуть постоянным светом. Это значит, что уровень жидкости в бачках главного тормозного цилиндра упал — в системе утечка, нужно принимать меры.

Конечно, сегодняшние автомобильные генераторы переменного тока с полупроводниковыми выпрямителями и современные реле достаточно надежны, но, уж если на щитке стоят три стрелочных прибора, на наш взгляд, не лишним был бы и амперметр в добавление к контрольной лампе.

Пора в дорогу. Путь неблизкий: Волжский автозавод — Москва. Дорогой поговорим. Проверены уровень масла в моторе и антифриза в системе охлаждения, давление в шинах, бак заправлен. Вперед.

Асфальт. Скорость совершенно не ощущается. Следует обратить на эту особенность ВАЗ-2103 внимание тех водителей, которые начинают эксплуатировать его после старого «Москвича», «Запорожца» или «Волги». Стрелка спидометра уже около 120, а рука ищет «пятую» передачу, хочется добавить еще и еще. Поэтому на первых порах чаще контролируйте себя, не увлекайтесь и не ориентируйтесь в скорости лишь по звуку мотора — обманетесь.

Особо нужно сказать о тормозах. На всех «Жигулях» они отменны, это общепризнано. А на ВАЗ-2103 система снабжена еще и гидровакуумным усилителем. Педаль без усилия «прожимается» почти до пола.

Здесь вы не почувствуете привычного

На призы «За рулем»

ВАЗ — ОБЛАДАТЕЛЬ «ТРОФЕЯ ЗАВОДОВ»

В лучшем зале города Тольятти на торжественном вечере, посвященном Дню машиностроителя, руководству ВАЗа был передан «Трофей заводов». Этот переходящий приз, учрежденный три года назад редакцией «За рулем», вручается предприятию автомобильной промышленности за лучшие результаты его машин и его гонщиков в первенствах Советского Союза.

«Трофей заводов» отмечает вклад заводов в развитие советского автоспорта, их успехи на этом направлении технического прогресса.

Напомним, что для завоевания «Трофея» необходимо набрать в шести чемпионатах СССР наибольшую сумму очков, начисляемых по специальной шкале. В зачет идут результаты первенств по зимним командным ралли, ипподромным гонкам, кольцевым гонкам на легковых и гоночных автомобилях, ралли, кроссу. В каждом классе машин первые десять мест оцениваются соответственно 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 очками, причем засчитываются два лучших результата заводских спортсменов в каждом классе.

В первые два года — 1971-м и 1972-м — «Трофей» с большим преимуществом выигрывал испытанный спортивный коллектив АЗЛК. Казалось, что и в 1973 году он будет вне конкуренции, но уже в первом туре — на зимнем командном ралли — команда ВАЗа вышла на третье место, а АЗЛК — на восьмое, и счет стал 10 : 3 в пользу волжан (в этом соревновании не было личного зачета).

Впервые не принес москвичам успеха и чемпионат СССР по зимним ипподромным гонкам. В Тамбове, где стартовали автомобили класса I (до 1300 см^3), представители ВАЗа Э. Пистунович и В. Николаев заняли первые два места. А в Москве на гонках машин класса II (до 1600 см^3) и группы IV (автомобили всех классов с форсированными моторами) Пистунович занял два вторых места, оставив позади спортсменов АЗЛК В. Бубнова, А. Шишкова, В. Харитонова. Итог

сопротивления педали с нарастанием тормозного усилия. И при такой «мягкости» педали колеса в конце ее хода, особенно если нажимать резко, идут «юзом». Нужно ли напоминать, что полная блокировка делает машину неуправляемой и на повороте дело может кончиться плохо? Поэтому, даже если у вас есть опыт пользования тормозами с гидровакуумным усилителем, придется привыкать к ВАЗ-2103, а главное — стараться не попадать в ситуации, когда надо «жать до пола».

Мы выехали во второй половине дня. Быстро темнело и уже где-то за Кузнецком, километрах в двухстах от Тольятти, стало совсем темно. Сейчас узнаем, что за свет у новых «Жигулей». Дальний вполне хорош, позволяет уверенно ехать с высокой скоростью. Ближний, пожалуй, мог бы быть посильнее, хотя обочину он высвечивает удовлетворительно.

Освещение приборов мягкое, приятное, не раздражает глаз. Жаль, что светящиеся часы явственно отражаются в лобовом стекле, а циферблаты приборов — в стеклах обеих передних дверей. Следовало бы глубже «утопить» все источники света в щиток, от этого выиграл бы и его вид.

Ночью холодно. Включаем отопитель. Его эффективность весьма высока, как и на других моделях ВАЗа, и полностью использовать ее можно лишь в сильный мороз.

Отмечаем, что рычаг, управляющий потоком воздуха к ногам водителя, расположен очень близко от педали дросселя. Когда заслонка открыта, человек с большой ступней может задеть за нее, нажимая и отпуская педаль.

Снег с дождем. Лобовое стекло забрасывает грязью. Щетки «по сухому» не очищают его, оставляют полоски. Включаем опрыскиватель. Одновременно автоматически вступают в действие «дворники». Удобное усовершенствование.

Время приближалось к полуночи, и все больше попадалось машин на обочинах. По две, по три стояли они в каждом мало-мальски удобном месте. Водители отдыхали в дальнем рейсе. Здесь мы считаем нужным отвлечься от основной темы. Все, вероятно, понимают, как тяжел их труд и физическим и нервным напряжением, ответственностью за машину, за груз, за безопасность пассажиров. Почему же на любой трассе, исключая север, шоферы спят зимой и летом в кабинах своих грузовиков? Почему нет маленьких шоферских гостиниц, где можно найти уютный ночлег и охраняемую стоянку для машины, где в любое время можно было бы поесть, получить справку о состоянии дороги, где была бы АЗС, мойка, сжатый воздух и возможность провести какой-то мелкий ремонт?

Нереально, скажете вы? Но ведь есть же все это на якутской и магаданской трассах. Значит, реально. Может быть нерентабельно? Давайте посчитаем плюсы: полноценный отдых, нормальное питание в дороге, налаженная информация и простейшее обслуживание — все это условия, которые, несомненно, сказываются на повышении производительности труда шоферов и снижении аварийности. Мы уж не говорим о том, что любой водитель заплатит разумно установленную цену и за отдых и за питание. И не будет этих печальных, а порой и опасных вереница на обочинах, водители не станут мерзнуть зимой в кабинах, спать скорчившись, питаться всухомятку.

Раннее утро мы встретили в Рязани. Еще несколько часов — и Москва. На тысячекилометровый пробег затратили 12 ходовых часов, 93 литра бензина и чуть менее пол-литра масла. Результат говорит сам за себя.

Несколько слов о первых неделях эксплуатации в Москве.

В городе расход топлива вырос до 9,6—9,7 литра на 100 километров. Нужно заметить, что отличная, даже в сравнении с моделью «2101», динамика, прекрасные тормоза и шины создают излишнюю самоуверенность. Опасайтесь ее. Привыкните к новой машине, как следует «присидитесь», и лишь тогда полностью используйте и «лишние» силы мотора, и иные передаточные отношения трансмиссии, и «мертвые» тормоза.

На ВАЗ-2103, быстрой и маневренной машине, необходимо привыкнуть пользоваться боковым зеркалом заднего вида, так как установленное в салоне не дает полной картины в секторе близко сзади и чуть слева. Если ориентироваться только на него, то будешь слышать возмущенные сигналы водителей, вынужденных тормозить из-за неосмотрительного маневрирования. Очень хорошее боковое зеркало входит в оборудование ВАЗ-2103. Но увидишь его далеко не на всех машинах. Не желая рисковать и остаться без зеркала (охотники за зеркалами еще не перевелись), многие предпочитают не ставить его совсем, поскольку снять его, не испортив панель кузова, трудно. Так что, исходя из «суровой действительности», надо бы заводу сделать зеркало легкосъемным, подобно щеткам «дворников». А еще лучше — наладить на соответствующих предприятиях массовое производство этой несложной детали, пустить ее в широкую продажу. Более того — делать обязательной для каждого автомобиля, как это будет через два года с ремнями безопасности.

Несколько слов о замеченных дефектах. Естественно, ничего серьезного за первые недели эксплуатации не случилось. Но все же...

Вышел из строя тумблер, включающий вентилятор отопителя. Конструкция неразборная — пришлось заменить, благо он на клеммных разъемах. Хочется обратить внимание смежников ВАЗа на этот не очень надежный узел. В правой передней двери отказала торцевая сигнальная лампочка — ослаб контакт в патроне. Перестал действовать 16-амперный предохранитель.

Надо, пожалуй, еще добавить, что довольно сложно вычистить салон машины без специального пылесоса. Глубокие «корыта» всех четырех отсеков пола и ворсистый ковер, за который цепляется сор, затрудняют удаление грязи. Может быть, вделать в ковер резиновые вставки под ногами? Тогда грязь с остальной площади можно будет вымести на эти резиновые островки, а оттуда ее уже легко собрать.

Подведем первые итоги.

ВАЗ-2103, безусловно, шаг вперед в отечественном автомобилестроении. Этот автомобиль обладает высокой динамикой, комфортабелен, экономичен и в дальних поездках и в городе. Одним словом, он оставляет отличное впечатление.

А. БРОДСКИЙ

На призы «За рулем»

второго тура — 51 : 22 в пользу ВАЗа.

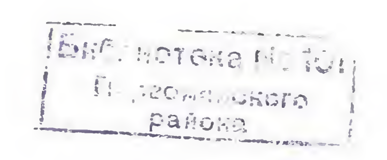
На ленинградской трассе «Невское кольцо», где разыгрывался чемпионат страны по кольцевым гонкам на легковых автомобилях, спортсмены АЗЛК стремились взять реванш. Выступавшие на «москвичах-412» с «двухвальными» моторами мощностью около 120 л. с. Ю. Теренецкий и Н. Казаков завоевали в группе IV соответственно первое и четвертое места, А. Шишков в классе II был десятым. На это спортсмены ВАЗа ответили двумя вторыми местами (Э. Пистунович в классе I и группе IV) и одним пятым (Н. Хельк в классе II). Таким образом, третий этап закончился со счетом 30 : 24 в пользу ВАЗа. Это в конечном итоге и предопределило победу его спортсменов в розыгрыше «Трофея». Даже проигрыш следующего этапа (кольцевые гонки на гоночных машинах) с разгромным счетом 0 : 24 не поколебал их лидирующего положения.

Перед решающим чемпионатом — по ралли — волжане сохраняли преимущество — 91 : 74. В Тернополе на финале первенства СССР московские автозаводцы сделали все возможное, чтобы перевесить чашу весов в свою пользу. В группе IV В. Бубнов и А. Печенкин стали чемпионами страны. В классе II А. Шишков с М. Титовым вышли на второе место, а С. Семенов и А. Григорьев — на третье. В то же время в классе I А. Козырчиков и В. Целуев с ВАЗа завоевали второе место, а Г. Кривопустов и Р. Шустов — пятое. Но выбыл из борьбы Пистунович в группе IV, и вся надежда возлагалась на экипаж Н. Хелька и В. Николаева. Займи они десятое место — и приз остается у АЗЛК. Экипаж из Тольятти финишировал восьмым, и коллектив Волжского автозавода с преимуществом в одно очко впервые выиграл «Трофей».

Это большой успех ВАЗа, имеющего очень короткую спортивную биографию. Его спортсмены А. Козырчиков, Г. Кривопустов, В. Николаев, Э. Пистунович, Н. Хельк, В. Целуев, Р. Шустов хорошо выступили на важнейших чемпионатах страны.

Л. ШУГУРОВ,
член президиума ФАС СССР

Результаты: 1. ВАЗ — 112 очков; 2. АЗЛК — 111; 3. ГАЗ — 47; 4. УМЗ — 35; 5. ИЖ — 29; 6. ЗИЛ — 23; 7. УАЗ — 18; 8. Таллинский авторемзавод—10; 9. ЗАЗ—7.



БЕЗ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Все знают, как неудобны для современного транспорта города старой застройки. Узкие коридоры улиц захлебываются потоками машин, негде остановиться, нет места для гаражей. Все это понятно: старое переделывать очень трудно. Но растут новые крупные города, которым посчастливилось родиться позже автомобиля.

Помнится, что четыре года назад в заметке «Тольятти—город автомобильный» журнал («За рулем», 1969, № 2) рассказывал о генеральном плане Тольятти как о примере реализации новых возможностей, как о прообразе городов завтрашнего дня. Хотелось бы узнать, как эти планы претворяются в жизнь.

Москва Б. БАКУСОВ

Редакция обратилась к главному архитектору города Тольятти Николаю Васильевичу Томанову с просьбой ответить на это письмо.

Одно из преимуществ нового города в том, что он с момента рождения приспосабливается жить в содружестве с автомобилем. Уже при разработке генерального плана Тольятти проектировщики позаботились о том, чтобы общественному и личному транспорту было просторно на улицах, чтобы машины могли двигаться достаточно быстро, а в некоторых случаях и безостановочно, чтобы им было где стать и на какое-то время и на «ночлег». Иными словами, чтобы автомобиль, обслуживая человека, не мешал ему, не заполнял шумом и отработавшими газами жилые зоны, не угрожал пешеходам.

Если посмотреть на наш город с высоты птичьего полета, привлечет внимание характерная особенность планировки — основные магистрали, пересекаясь, делят его на квадратные ячейки со стороной в один километр. Площадь каждой такой межмагистральной территории составляет 80—90 гектаров и представляет собой благоустроенный жилой микрорайон на 25—30 тысяч человек, изолированный от уличного шума, озелененный, обеспеченный всем необходимым. Основой транспортной сети города являются четыре скоростные дороги непрерывного движения, связанные с системой магистральных улиц, на которые выходят районные, главные улицы центра, парковые проезды. Главная ось города обеспечивает удобную связь с дорогой Москва—Куйбышев. Поперечная магистраль, проходящая по восточной границе автозавода через центр города к берегу Волги, соединяет железнодорожный и автобусный вокзалы, вертолетную станцию и речной причал. Пересечения основных транспортных артерий города выполнены в разных уровнях или в виде кольцевых площадей, движение на которых регулируется лишь в часы «пик». В центре запроектирована распределительная петлевая магистраль с удобными выходами к любому району города. Ширина большей части улиц достигает 110 м, а проезжая часть имеет 3—4 полосы для движения в каждом направлении. Плотность магистральных улиц в населенной части города — 2,45 километра на 1 квадратный километр территории. Вообще площадь улиц и дорог в Тольятти на 20—30 процентов больше общепринятых норм. Сделано это с учетом новых темпов автомобилизации.

В проектировании транспортной схемы города большую роль сыграло то обстоятельство, что 70 процентов всех работающих на автозаводе начинают смену одновременно. Доставка их от дома до проходной должна занимать не больше 20 минут, и мы этого добились, организовав безостановочное движение автобусов-экспрессов. Не забыты и те, кто приезжает на собственной машине. Перед проходными завода сооружаются стоянки, способные вместить все автомобили, что есть сегодня у работающих в самой многолюдной, дневной смене. Зарезервированные в предзаводской зоне участки позволят при необходимости удвоить емкость этих стоянок. Проектируются специальные площадки для мотоциклов и велосипедов.

Автостоянки, а в некоторых случаях и подземные гаражи-стоянки строятся или предусмотрены возле всех общественных зданий, крупных торговых предприятий, кинотеатров, концертных залов, спортивных комплексов. Особенно много места автомобилю отводится в общегородском центре с его административными и общественными зданиями, Дворцом культуры и Дворцом бракосочетаний, большим концертным залом и торговым центром. Здесь можно будет разместить 10 тысяч автомобилей, причем пятая часть их будет находиться в двух-трехэтажных гаражах-стоянках.

Собственный автомобиль удобен тогда, когда он под руками, поблизости, когда на нем можно доехать: «от порога до порога». Поэтому в жилых районах на межмагистральных территориях Тольятти принята довольно внушительная норма размещения машин индивидуальных владельцев: на каждую тысячу жителей — 50 мест на открытых стоянках и 100 мест в гаражах. Размещаются они в основном на въездах в жилую зону. Гаражи, как правило, проектируются подземные, большой емкости, на их перекрытиях предусматриваются стоянки или спортивные площадки. Удельная площадь земельных участков, отведенная для хранения автомобилей возле квартиры, составляет 1—2 м² на каждого проживающего в этом районе.

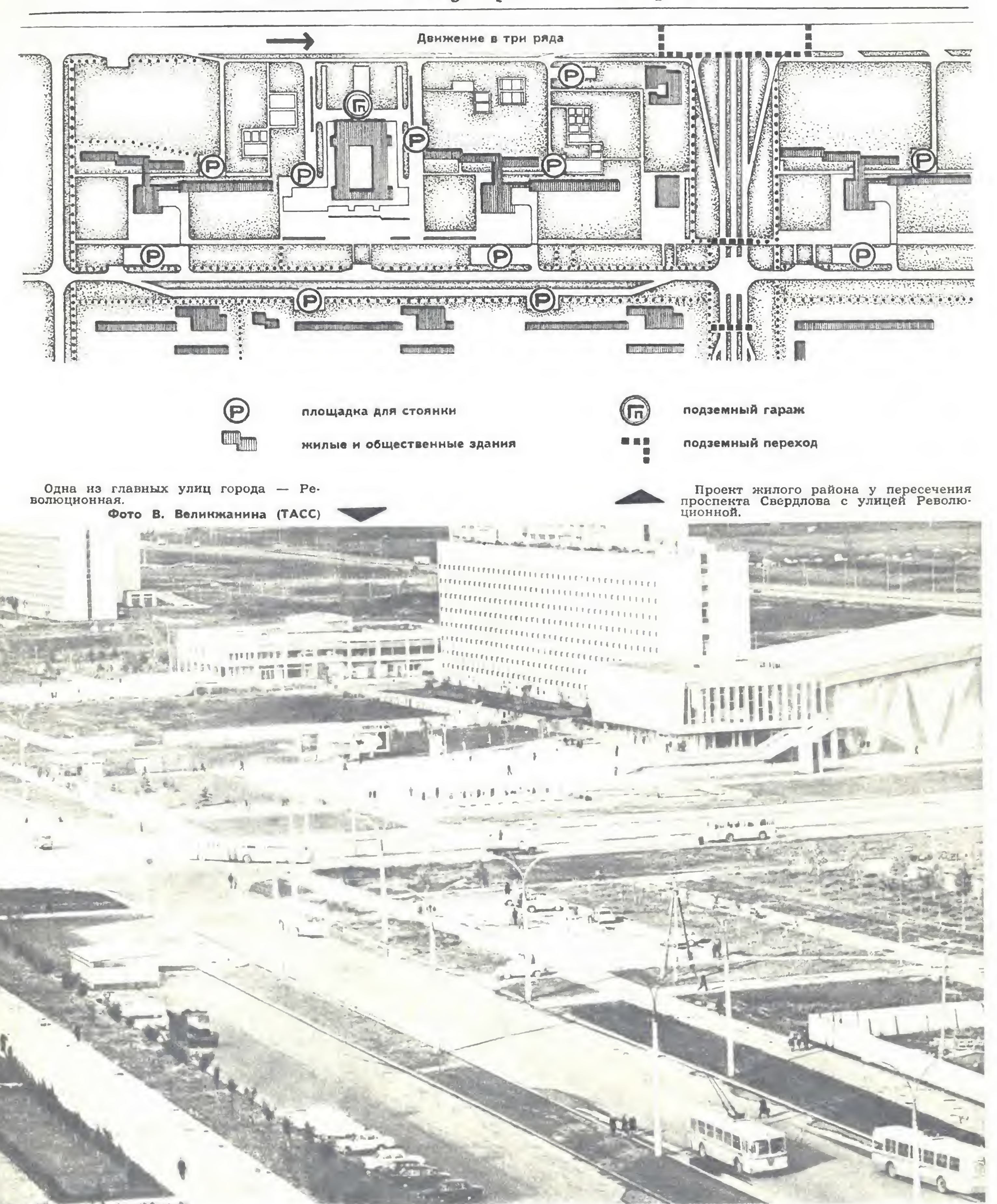
Не все владельцы пользуются машиной каждодневно. Многим она нужна лишь для поездок в выходные дни, в отпуск. Им не так уж важно, чтобы гараж был рядом с домом. Для этой категории автолюбителей планируются большие многоэтажные гаражи с мойками и автозаправочными станциями в санитарно-защитной зоне автозавода. Площадь под них зарезервирована.

Сейчас в личном пользовании тольяттинцев свыше 12 тысяч автомобилей — не так уж много по сравнению с ближайшим будущим. Одна треть их хранится в гаражах, остальные — на открытых стоянках, платных и бесплатных. Вблизи жилых районов возводятся трехэтажные кооперативные гаражи на 108 мест каждый. В их подвалах предусмотрено такое же количество хозяйственных кладовых.

Для все возрастающего парка машин личного пользования в Тольятти вводится в строй автоцентр ВАЗа — одна из крупнейших в стране станций технического обслуживания.

Таковы ближайшие перспективы, которые воплощаются в жизнь проектировщиками и строителями в нашем молодом городе — родине полюбившихся всем «Жигулей». И мы с огромной радостью восприняли весть о присуждении авторскому коллективу Государственной премии СССР за архитектуру новых жилых районов города Тольятти.

Н. ТОМАНОВ,
главный архитектор города
г. Тольятти



Проект жилого района у пересечения проспекта Свердлова с улицей Революционной.

Одна из главных улиц города — Революционная.

Фото В. Великжанина (ТАСС)

Типаж автомобилей КамАЗ

Какими должны быть автомобили с маркой «КамАЗ»? Этот вопрос занимал специалистов самого разного профиля задолго до того, как появились первые строители в Набережных Челнах. Конструкторы, исследователи, технологи, испытатели работали уже над прототипами камских автомобилей. Созданием модели КамАЗа руководил один из опытнейших конструкторских коллективов нашей страны — МосавтоЗИЛа. Ярославские моторостроители разрабатывали дизельные силовые агрегаты. На Минском автозаводе конструировали для КамАЗов самосвальные механизмы и кузова. Балашовское ГКБ по прицепам и Одесский автосборочный завод проектировали прицепы и полуприцепы для автопоездов КамАЗ. И вот подведены первые итоги. Позади испытания автомобилей с новой маркой — «КамАЗ». Специалисты приходят к единодушному мнению, что создана машина, отвечающая требованиям технического прогресса.

КамАЗ сегодня существует уже в виде образцов автомобилей всех трех семейств, объединяющих 12 основных модификаций. Они и составляют типаж моделей, намеченных к выпуску в ближайшие годы. При создании этих модификаций учитывалось множество условий, определивших характерные черты проектируемых машин. Прежде всего, необходимость эксплуатации их на всей сети дорог общего пользования. Известно, что преобладающая часть дорог в нашей стране имеет облегченное покрытие и рассчитана на осевую нагрузку до 6 тонн. С производством автомобилей КамАЗ будет обеспечен значительный рост перевозок грузов во всех районах.

У КамАЗов высокая удельная мощность — 8 л. с./т для автопоездов и 11—12 л. с./т для одиночных автомобилей. Это больше, чем у всех выпускаемых ныне дизельных автопоездов, и соответствует нормам, принятым во многих странах.

Расчеты показывают, что увеличение удельной мощности автопоездов существенно повышает среднюю техническую скорость движения и сокращает продолжительность дальних перевозок примерно на 45—60 минут на каждую 1000 километров пробега. Это качество автопоездов КамАЗ подтверждается результатами испытаний. Эксплуатация в реальных дорожных условиях в Главмосавтотрансе показала, что средняя техническая скорость автопоездов КамАЗ значительно выше, чем у многих отечественных и зарубежных автопоездов, и составляет на рядовых междугородных перевозках не менее 50 км/час. Этот показатель обеспечивается также комфортабельностью автомобиля и его безопасностью.

При разработке автомобилей и двигателей предусматривалось обеспечить пробег до первого капитального ремонта (на дорогах первой категории) не менее 300 тысяч километров, а суммарный нормативный срок до списания — 500 тысяч километров.

Предусмотрена широкая унификация узлов и агрегатов, позволяющая сочетать совершенство и новизну технических решений с требованиями технологии массового производства, эксплуатации и ремонта.

О достоинствах КамАЗов можно судить уже сегодня. По мнению испытателей, это отличная машина. Несмотря на внушительный вес и размеры машин, управление ими будет легче, чем на других грузовиках — благодаря рулю с гидроусилителем, более надежным колесным тормозам с пневматическим приводом, 10-ступенчатой коробке передач с пневматическим включением делителя и сцеплению с сервомеханизмом. Комфортабельная кабина, моторный тормоз, бездисковые колеса, противотуманные фары — характерные приметы КамАЗов.

Что же представляют собой три новые семейства автомобилей?

К **первому** относятся машины с колесной формулой 6×4, имеющие осевую нагрузку на сдвоенных ведущих мостах, равную 11 т. Эта нагрузка полностью соответствует нормам ГОСТ 9314—59 для автомобилей, предназначенных к эксплуатации на всех дорогах общей сети СССР. В семейство входит восемь моделей: автомобили КамАЗ-5320, КамАЗ-53202, КамАЗ-5410, КамАЗ-55102, КамАЗ-54101, КамАЗ-5510 и шасси КамАЗ-53201, КамАЗ-53203.

Второе семейство составляют автомобили повышенной проходимости (с колесной формулой 6×6) — модели КамАЗ-4310, КамАЗ-43101 и КамАЗ-4410. У них, так же как и у первого семейства, ограниченная осевая нагрузка, благодаря чему их можно эксплуатировать на всей сети дорог.

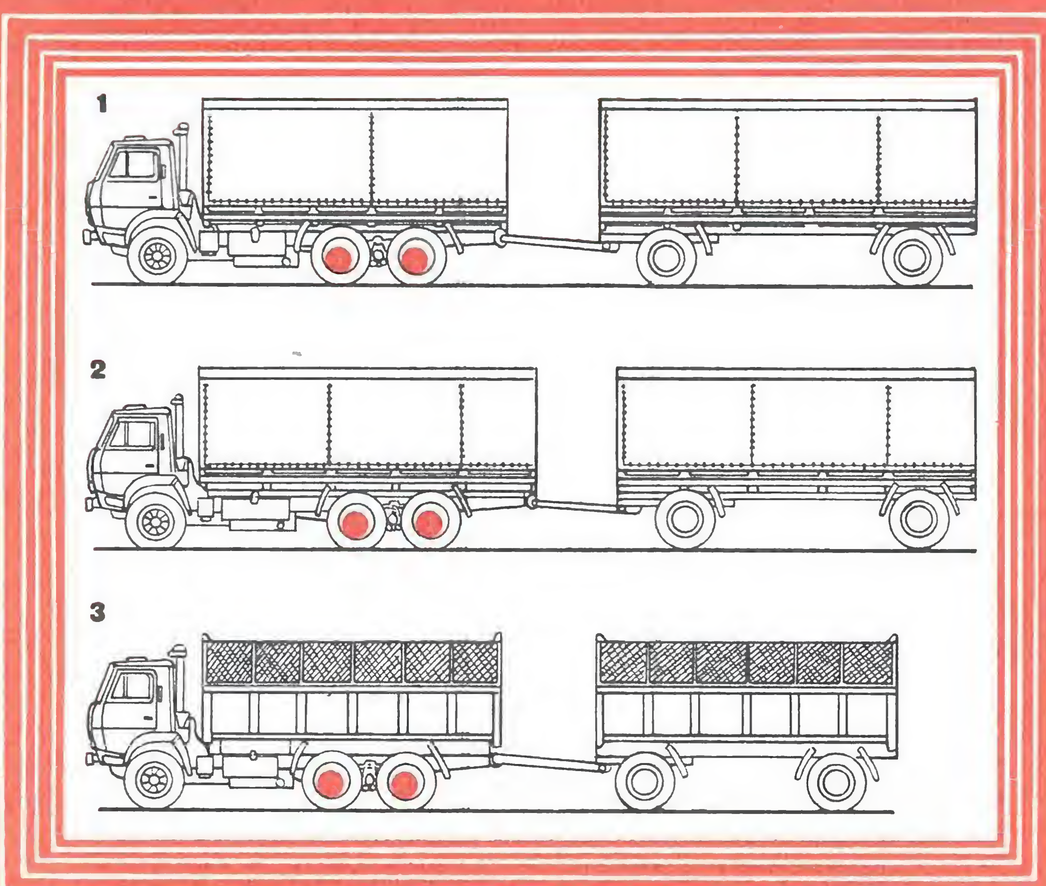
Окончание — на стр. 21

Номер на вкладке	Модель автомобиля	Колесная формула	База автомобиля, мм	Грузоподъемность, т		Полный вес автопоезда, т	Мощность двигателя, л. с.	Модель основного прицепа (полуприцепа)
				автомобиля	автопоезда			
1	КамАЗ-5320 бортовой автомобиль-тягач	6×4	3190+1320	8	16	26,5	210	ГКБ-8350 бортовой прицеп
2	КамАЗ-53202 бортовой автомобиль-тягач	6×4	3690+1320	8	16	27	210	»
3	КамАЗ-55102 самосвал-тягач	6×4	3190+1320	7	14	27	210	ГКБ-8527 прицеп-самосвал
4	КамАЗ-5410 седельный тягач	6×4	2840+1320	—	14,2	26	210	ОдАЗ-9370 бортовой полуприцеп
5	КамАЗ-54102 седельный тягач	6×4	3040+1320	—	20	32	260	ОдАЗ-9385 бортовой полуприцеп
6	КамАЗ-54101 седельный тягач с гидравлическим оборудованием	6×4	2840+1320	—	13,5	26	210	ГКБ-9575 полуприцеп-самосвал
7	КамАЗ-4310 автомобиль-тягач повышенной проходимости	6×6	3390+1320	5	9	21	210	2-ПН-4М бортовой прицеп
8	КамАЗ-43101 бортовой автомобиль-тягач повышенной проходимости	6×6	3390+1320	5	9	21	210	»
9	КамАЗ-4410 седельный тягач повышенной проходимости	6×6	3390+1320	—	9	21	210	2-ПП-10 бортовой полуприцеп
10	КамАЗ-53201 шасси	6×4	3190+1320	8,5	—	—	180	—
11	КамАЗ-53203 шасси	6×4	3690+1320	8,5	—	—	180	—
12	КамАЗ-5510 самосвал	6×4	2840+1320	7	—	—	180	—

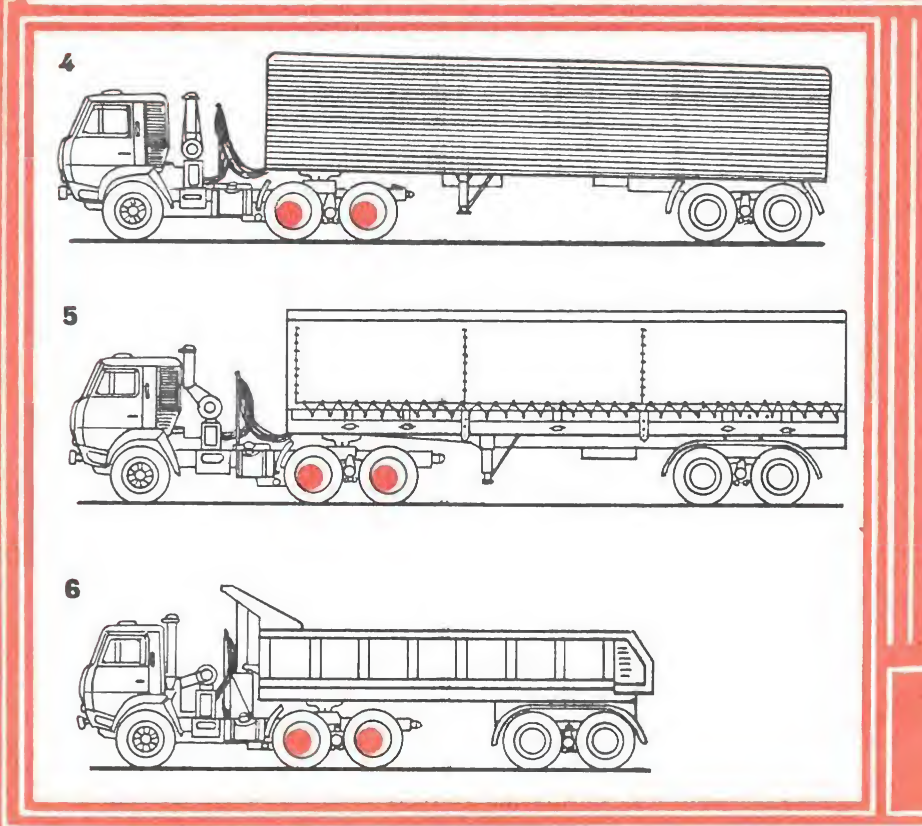
Примечания:

1. В графе «База автомобиля» первое число показывает расстояние между передней и первой задней осями, второе число — между задними осями.
2. Помимо указанных в последней графе основных моделей прицепов и полуприцепов, автомобили-тягачи и седельные тягачи КамАЗ рассчитаны на работу со специализированным прицепным составом на той же базе.
3. Максимальная скорость всех моделей — 85 км/час.

Типаж автомобилей КамАЗ

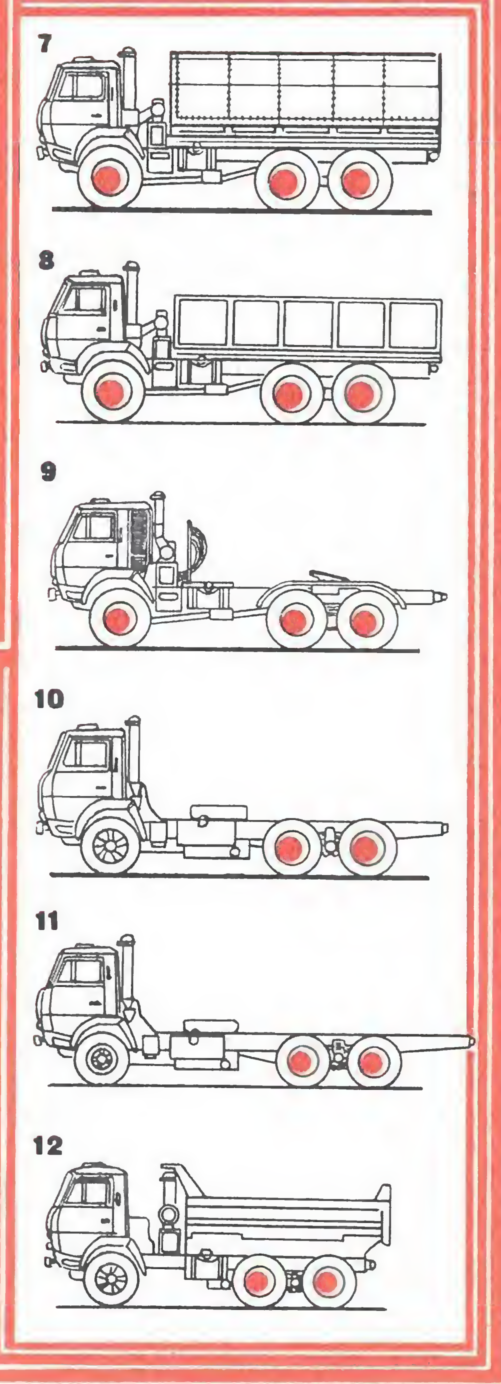


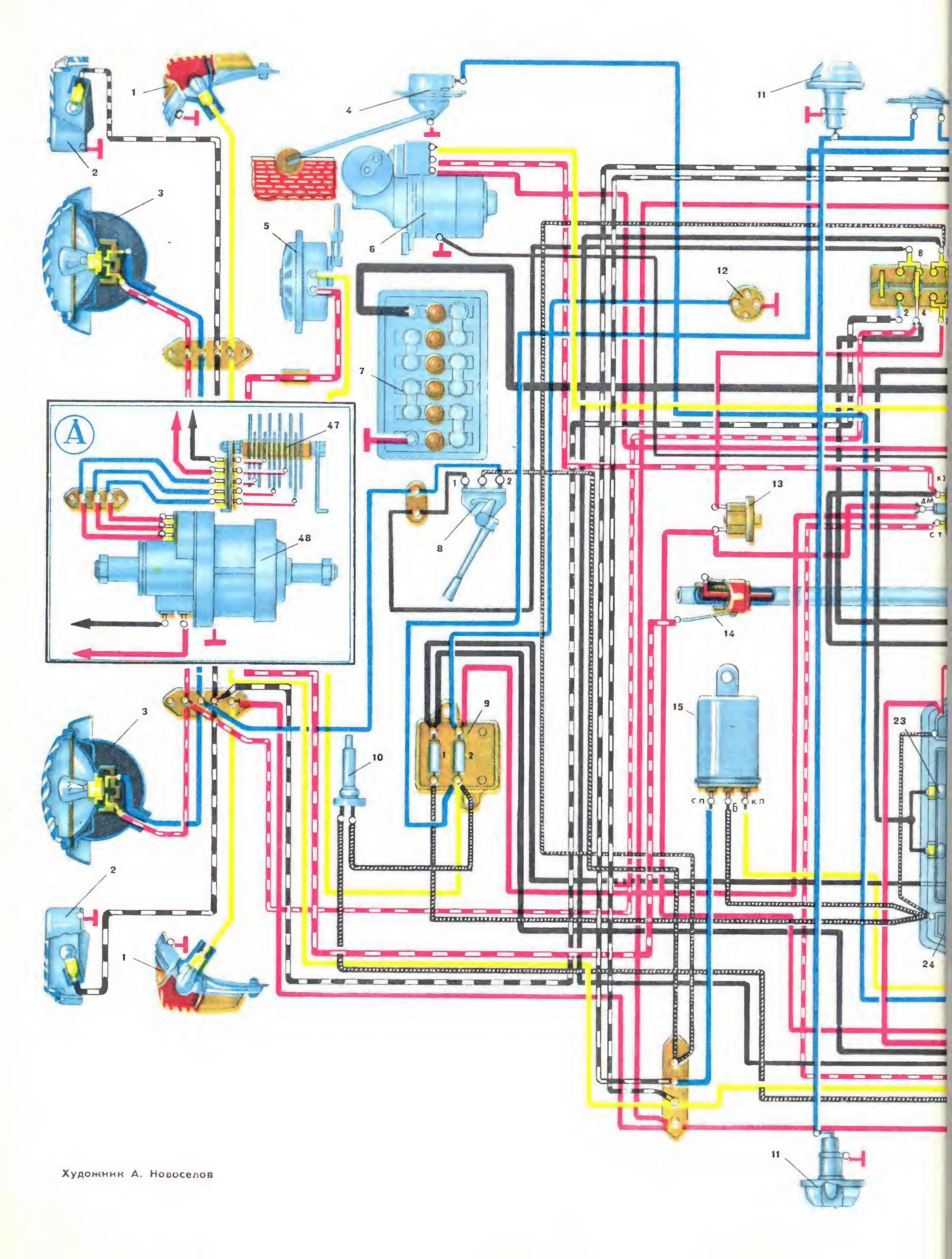
1. Тягач КамАЗ-5320. 2. Тягач КамАЗ-53202. 3. Тягач-самосвал КамАЗ-55102.



4. Седельный тягач КамАЗ-5410. 5. Седельный тягач КамАЗ-54102. 6. Седельный тягач КамАЗ-54101.

7. Тягач повышенной проходимости КамАЗ-4310. 8. Тягач повышенной проходимости КамАЗ-43101. 9. Седельный тягач повышенной проходимости КамАЗ-4410. 10. Автомобильное шасси КамАЗ-53201. 11. Автомобильное шасси КамАЗ-53203. 12. Самосвал КамАЗ-5510.





Художник А. Новоселов

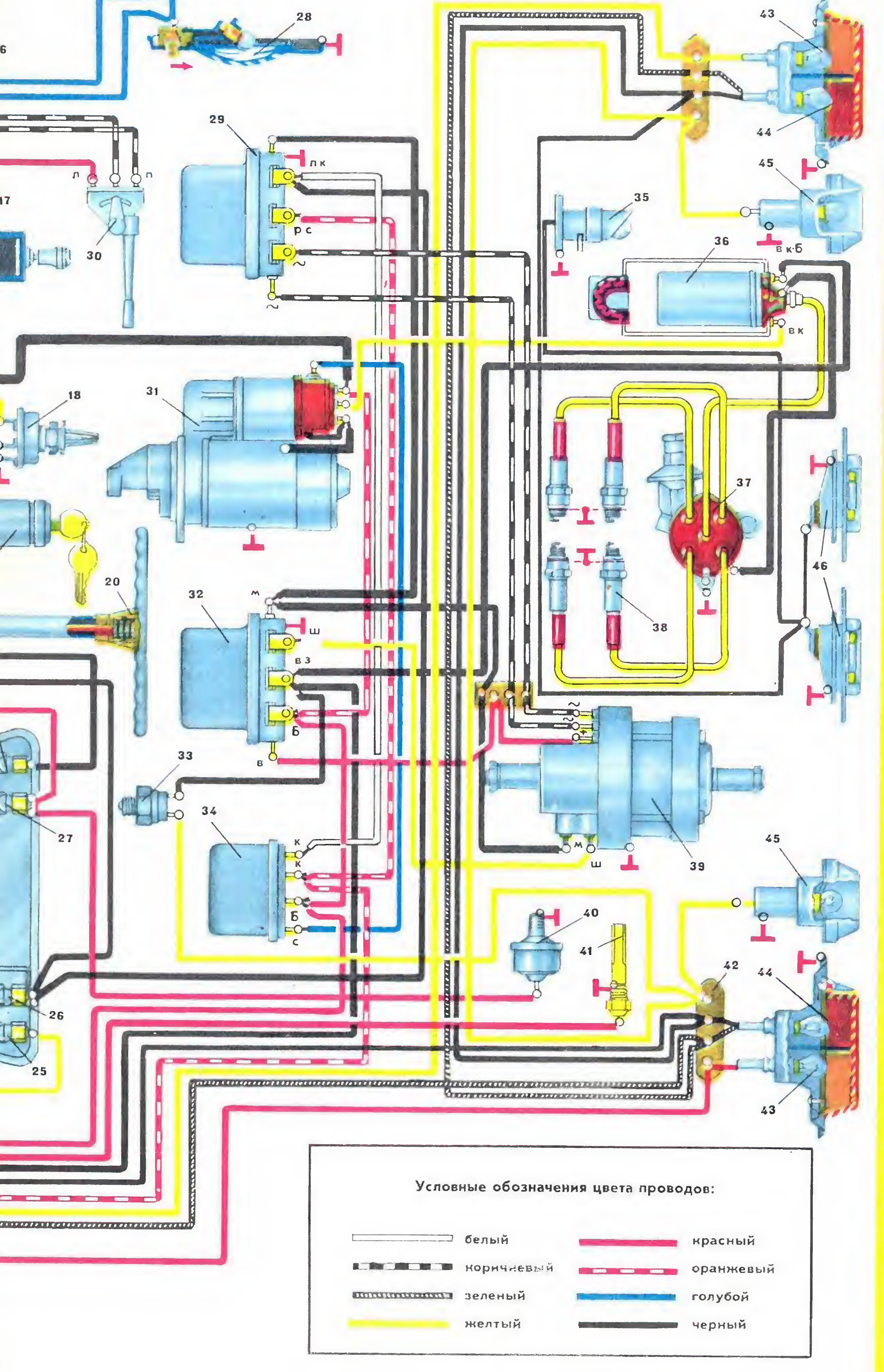


СХЕМА ЭЛЕКТРО-ОБОРУДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ «ЗАПОРОЖЕЦ» ЗАЗ-966 И ЗАЗ-968

1 — фонарь указателя поворота; 2 — подфарник; 3 — фара; 4 — датчик уровня топлива: 5 — звуковой сигнал; 6 — электродвигатель стеклоочистителя; 7 — аккумуляторная батарея; 8 — переключатель дальнего — ближнего света; 9 — коробка предохранителей; 10 — выключатель лампы стоп-сигнала; 11 — фонарь стояночного света; 12 — розетка для переносной лампы; 13 — биметаллический предохранитель; 14 — токосъемник звукового сигнала; 15 — реле-прерыватель указателя поворота; 16 — выключатель фонарей стояночного света; 17 — центральный переключатель света; 18 — переключатель скоростей электродвигателя стеклоочистителя; 19 — замок зажигания; 20 — кнопка звукового сигнала; 21 — контрольная лампа дальнего света фар; 22 — указатель температуры масла; 23 — лампа освещения щитка приборов; 24 — указатель уровня топлива; 25 — контрольная лампа указателя поворота; 26 — контрольная лампа заряда аккумулятора; 27 — контрольная лампа аварийного давления масла; 28 — плафон освещения салона; 29 — реле блокировки стартера; 30 — переключатель указателя поворота; 31 — стартер; 32 — реле-регулятор; 33 — выключатель света заднего хода; 34 — реле включения стартера; 35 — подкапотная лампа; 36 — катушка зажигания; 37 — прерыватель - распределитель; 38 — свеча зажигания; 39 — генератор Г-502А; 40 — датчик аварийного давления масла; 41 — датчик температуры масла; 42 — соединительная панель: 43 — лампа указателя поворота: 44 — лампа света «стоп» и габаритного освещения: 45 — фонарь света заднего хода; 46 — фонари освещения номерного знака; 47 — селеновый выпрямитель; 48 — генератор Г-501. А — вариант схемы: генератор Г-501 с вынесенным выпрямителем (применялся ранее).

Двухгусеничный с одной управляемой лыжей.

Одногусеничный без лыж.

Одногусеничный с двумя управляемыми лыжами.

СНЕГОХОДЫ

Транспорт, туризм, спорт — такова сфера применения этих машин.

Художник С. Ильинский

ОНИ НУЖНЫ СЕВЕРУ

Что затрудняет сегодня освоение Севера? Поговорите об этом с людьми, которые там работают, — геологами, нефтяниками, газовиками, лесорубами, золотоискателями, оленеводами, охотниками, рыбаками — представителями, как видите, самых разных профессий. И все они скажут: отсутствие специального транспорта — надежного, высокопроходимого, приспособленного к северным условиям. Действительно до сих пор на севере нет машин, которые могли бы легко и с хорошей скоростью преодолевать большие расстояния без дорог по глубокому рыхлому снегу. Обо всем этом мы уже писали в газете «Правда» (от 26.9.1973 г.) в статье «Ждут северяне мотонарты».

Нужда в транспортных средствах для северных районов огромная. Производительные силы Севера будут развиваться непрерывно по восходящей линии. Однако без хорошо развитых наземных транспортных средств эта задача невыполнима.

За последние десять лет в северных странах — Швеции, Норвегии, в Канаде и США интенсивно развивается производство снегоходов. Их выпуск налажен даже в Японии, Швейцарии и Италии. Количество легких снегоходов (мотонарт) перевалило за два миллиона. В 1965 году американские фирмы продали свыше 50 тысяч таких машин, а спустя четыре года — около 600 тысяч. Сейчас их годовое производство превышает миллион. Одна только фирма «Бомбардье» выпустила 750 тысяч снегоходов. Она предлагает покупателям дюжину различных моделей на любой вкус — от быстроходных мотонарт до мототягачей. Сегодня насчитывается более 80 моделей снегоходов самого различного назначения.

Снегоходы — это вполне сформировавшийся вид транспорта. В северных районах так называемых северных стран он стремительно вытесняет автомобиль. Этим машинам «по плечу» любая пересеченная местность, не доступная автомобилю, в том числе лесистая, болотистая. Для них не нужны аэродромы, специальные службы, хорошая погода — в этом их преимущество перед авиацией. Есть снегоходы, которые свободно развивают скорость более 100 км/час, то есть в этом отношении почти не уступают автомобилю.

Каковы общие принципы конструкции снегоходов? У этих машин двигатели внутреннего сгорания, как правило, воздушного охлаждения, их мощность колеблется от 35 до 100 л. с. Они монтируются обычно в передней части машины.

Большая часть снегоходов конструируется по схеме «одна или две лыжи впереди, широкие гусеницы в хвостовой части». Гусеница — самый ответственный элемент машины. Ее делают из морозостойкой эластичной высококачественной синтетической резины. Часто для прочности резина армирована металлом. На наружной поверхности гусеницы укреплены стальные грунтозацепы. Ширина движителя — 250—500 мм, благодаря чему обеспечивается хорошее сцепление гусеницы со снегом. Ввиду того, что площадь опоры достигает 14000—20000 см², давление гусеницы на снег колеблется от 0,02 до 0,03 кг/см². Это меньше, чем давление, которое создает, идя по рыхлому снегу, росомаха. Отсюда — высокая проходимость.

Конструктивно снегоход близок к мотоциклу, за что его порой называют снежным мотоциклом. Сиденья могут быть устроены для двух—четырех человек. Он способен буксировать прицеп — сани или волокушу — и перевозить различные грузы до тонны весом. Есть машины, которые рассчитаны для движения по болотам. Есть тягачи, способные везти за собой домик с печкой и запасом топлива. Широко распространены гоночные снегоходы, соревнования на которых не менее интересны, чем мотокроссы или мотогонки на льду. Одним словом, снегоход стал уже универсальной машиной, нужной работникам многих профессий.

В прошлую зиму совершили переход из Якутска в Хабаровск 50 снегоходов типа «Амурец» («За рулем», 1969, № 10). Они прошли свыше 3 тысяч километров без существенных поломок; скорость достигала в среднем 30 км/час. Машины хорошо преодолевали подъемы, спуски, овраги, торосы на реках, лавировали между кустарниками и деревьями. Двигатели пускались при 50-градусном морозе, что очень важно для северных районов. Отметим, что большая часть зарубежных моделей мало приспособлена для эксплуатации при столь низкой температуре. Грузоподъемность «Амурца» — 250 кг, и он может тащить на прицепе еще 250 кг. К сожалению, выпуск этих машин очень мал.

В настоящее время Рыбинский моторостроительный завод приступил к серийному изготовлению снегоходов «Буран», о которых сообщалось в прошлом номере журнала. Дело за дальнейшим развитием этого производства. Одновременно надо продолжать конструкторские разработки. Народному хозяйству и населению требуются машины разных типов, в первую очередь легкие снегоходы на одного-двух человек, маневренные и высокопроходимые, с хорошей скоростью и достаточно большим радиусом действия — для окараулирования оленьих стад, для поездок охотников, связистов и туристов. Не менее важно освоить и другой тип — грузовой снегоход — с утепленной кабиной, грузоподъемностью до тонны, с хорошим запасом топлива; он нужен для перевозки грузов и людей. Третий тип — болотоход.

Кто должен разрабатывать эти машины? На наш взгляд, было бы правильным создать при Рыбинском моторостроительном заводе крупное специализированное КБ и сосредоточить там все перспективные работы по конструированию. Одновременно необходимо расширять выпуск этих нужных народному хозяйству машин, строить предприятия по изготовлению узлов и комплектующих изделий для них. Эти требования диктуются жизнью, развитием экономики, планами освоения природных богатств нашей Родины.

А. НЕВЕЛЕВ, профессор,
В. КОНСТАНТИНОВ

ТИПАЖ АВТОМОБИЛЕЙ КамАЗ

Окончание. Начало — на стр. 20

К третьему семейству относится пока одна модификация — седельный тягач КамАЗ-54102. У него повышенная осевая нагрузка на сдвоенных ведущих мостах (до 14 т).

Дальнейшее развитие автомобилей третьего семейства явится одним из направлений работы над типажем КамАЗов в последующие годы.

Будут продолжаться, разумеется, работы и над модификациями двух других семейств.

В числе первых моделей, которые начнет выпускать Камский автомобильный комплекс, — автомобили - тягачи КамАЗ-5410, КамАЗ-5320 и КамАЗ-53202. В конце 1973 года успешно закончены их испытания.

Камским автопоездам отводится большое место в решении задачи значительного повышения грузооборота и улучшения использования автомобильного парка. Они предназначены преимущественно для междугородных и дальних перевозок. Расчеты — и они подкрепляются результатами испытаний — показывают, что при правильном использовании каждый такой автопоезд может обеспечить годовую производительность порядка 1—1,5 миллиона тонно-километров. Этому способствуют многие конструктивные качества автомобилей. У них и большой длины платформа, и тент, и малая погрузочная высота, облегчающая механизацию погрузки и выгрузки. Половина всех бортовых автомобилей будет выпускаться с удлиненной базой и платформой особо большой длины. Наконец, камские автопоезда, как уже говорилось, обладают высокой средней технической скоростью и хорошим ресурсом работы узлов и агрегатов, обеспечивающим сокращение простоев из-за неисправности.

В то же время камские автопоезда предъявят свои, несколько специфические требования к эксплуатации. Они не дадут значительного эффекта при сравнительно небольшой дальности перевозок, без двухсменной работы, без улучшения использования пробега.

Высокопроизводительная эксплуатация большого парка грузовых автомобилей и автопоездов КамАЗ в немалой мере будет зависеть от подготовки и серьезной организации их приема. Речь идет прежде всего о готовности технической базы для обслуживания и ремонта этих автомобилей. Предстоит также выявить районы будущих перевозок с постоянными грузопотоками, где должны быть сосредоточены автопоезда и автомобили КамАЗ. Необходимо своевременно начать подготовку водителей и работников технической службы, которые будут знать особенности устройства и эксплуатации КамАЗов. Это большая и сложная работа. Важность ее для дальнейшего развития транспорта трудно переоценить.

В. БАРУН,
главный конструктор
Камского автомобильного завода



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Комплексная программа развития социалистической экономической интеграции, принятая XXV сессией Совета Экономической Взаимопомощи, на много лет вперед определила методы и последовательность решения важнейших народнохозяйственных проблем в странах социализма. На ее основе год от года расширяется и углубляется взаимное сотрудничество в различных областях науки и техники, совершенствуются его формы. Известно, например, какой размах получила специализация и кооперация автомобильного производства в рамках СЭВ и каких успехов на основе этого достигло автомобилестроение в странах социалистического содружества. Массовая автомобилизация поставила «в повестку дня» и вопрос о едином подходе к организации дорожного движения, выработке общих мер для повышения его безопасности.

Практическим шагом в этом направлении явилось создание новой организации СЭВ — Рабочей группы по безопасности дорожного движения секции № 4 по автомобильному транспорту и шоссейным дорогам Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту. На своем очередном заседании (оно проходило у нас в стране, в Тбилиси) около 40 специалистов из Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, Монголии, Польши, Румынии, Советского Союза, Чехословакии и Югославии обсудили перспективы специализации и кооперирования в производстве технических средств регулирования движения и контроля за ним, договорились о координации научных исследований.

Наш корреспондент Г. Зингер встретился с некоторыми руководителями делегаций и попросил рассказать, над какими проблемами безопасности движения сейчас трудятся в их странах, чем по их мнению поможет в успешном решении этих проблем новая организация СЭВ.

Гериберт МАЛЛИ,
начальник Главного отдела дорожной полиции МВД ГДР

В планах дальнейшего развития нашего народного хозяйства большое место отводится автомобильному транспорту. Парк машин увеличивается ежегодно почти на 300 тысяч единиц. В связи с этим государственным и общественным организациям ГДР приходится решать довольно серьезные проблемы, прилагать значительные усилия, чтобы поддерживать на дорогах необходимый порядок. К сожалению, на автомагистралях совершаются еще десятки тысяч происшествий в год. В них гибнет немало людей и еще гораздо больше получает разной тяжести травмы. Это большой урон для общества. Я уж не говорю о том значительном материальном ущербе, который несет народное хозяйство: ведь в этих дорожных происшествиях повреждаются десятки тысяч машин ежегодно.

Главное, о чем мы сейчас думаем, это воспитание высокой ответственности всех участников движения, самое строгое соблюдение ими социалистических правовых норм, принятых в дорожном движении. Надо как-то побудить людей значительно осторожнее вести себя на дорогах. В то же время, мы стремимся совершенствовать и дальше деятельность дорожной полиции в обеспечении бесперебойной работы автотранспорта, уделять больше внимания вопросам организации движения и контролю за ним. А это невозможно без широкого внедрения технических средств.

В этом плане большие надежды мы возлагаем на наше международное сотрудничество. Создание Рабочей группы по безопасности дорожного движения при Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту — необходимая и правильная мера. При некотором различии условий движения в наших странах на практике мы сталкиваемся с одними и теми же проблемами, и знакомство с системами обеспечения безопасности движения в разных странах, применяемыми техническими средствами и методами позволит избежать ошибок, быстрее внедрить у себя все лучшее. В обобщении положительного опыта работы, и прежде всего опыта СССР, я вижу одно из главных назначений Рабочей группы. Есть смысл, на мой взгляд, иметь в странах СЭВ единый способ учета дорожных происшествий, единую терминологию, единые нормы в области строительства дорог и регулирования движения. Это упростит решение многих общих задач, и мы рассчитываем, что наша организация возьмется за это дело.

Карой ЛАДВАНСКИ,
начальник Управления ГАИ МВД ВНР

Венгрия является страной, в которой организация дорожного движения представляет немалые сложности. Ее территорию, расположенную в самом центре Европы, со всех направлений пересекают многочисленные трассы международных перевозок и туризма. К тому же за последние десять лет бурно развивалась моторизация внутри страны. Я не побоюсь охарактеризовать это развитие как взрывное. За десять лет автомобильный парк в Венгрии вырос в 12 раз, а



В зале заседания Рабочей группы по безопасности дорожного движения Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту. Участников совещания приветствует заместитель Председателя Совета Министров Грузинской ССР А. Лабахуа.

в предстоящем десятилетии, по прогнозам, более чем удвоится. Для полной картины прибавьте миллион автомобилей иностранных туристов, прибывающих к нам ежегодно, и вы согласитесь, что для страны с населением в 10 миллионов человек это весьма существенно.

Одна из наших первоочередных задач в деле безопасности дорожного движения — выравнивание темпов насыщения автомобилями и дорожного строительства, ибо развитие сети автомобильных дорог еще отстает от повышающейся с каждым годом интенсивности движения. На ликвидацию этого разрыва и направлены прежде всего наши усилия. В стране началось строительство скоростных магистралей. До 1980 года мы планируем построить более 500 километров таких дорог. Намечена большая программа развития общественного транспорта, в том числе метрополитена.

Вторая проблема — воспитание нового отношения к моторизации. Мышление людей часто не соответствует тому уровню, который диктуют современные условия движения, та реальная опасность, которая возникает, если нет порядка на дороге. У нас, скажем, из-за нетрезвого состояния водителей происходит 16 аварий из каждых 100, а самая частая причина дорожных происшествий—слишком высокие скорости. Это говорит о беспечности, легкомыслии человека на дороге. С помощью прессы и телевидения мы пытаемся решить эту моральную проблему. Наряду с воспитательными мероприятиями усиливаем ответственность за нарушения правил движения. Например, за особо опасные сумма штрафа повышена до 3—5 тысяч форинтов.

В будущее смотрим оптимистически, потому что убедились за минувшие два года в действенности наших усилий. Несмотря на постоянный рост автомобильного парка, число дорожных происшествий и смертельных случаев при авариях снижалось у нас каждый год на 10 процентов.

Бурное развитие моторизации в странах СЭВ в последнее десятилетие явилось закономерным результатом повышения жизненного уровня, успехов социалистического народного хозяйства. Это радует. Но, как всякое общественное явление, моторизация имеет наряду со многими положительными чертами и отрицательные стороны. Деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения как раз и поможет нам всем лучше узнать положительные черты моторизации и научиться максимально использовать их в наших общих целях, а также отчетливее увидеть ее отрицательные последствия и найти способы противостоять им. Я не хочу сказать, что этим не занимались прежде. Но до сих пор Постоянная Комиссия СЭВ по транспорту обращалась в основном к технической и экономической стороне дела, к двум последним факторам в триаде «человек — автомобиль — дорога». Деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения восполняет этот пробел, мы главным образом взялись за «человеческий фактор»— вопросы подготовки водителей, воспитания и обучения населения, юридические проблемы и многие другие.

Рафаэль БАЛАРТ,
начальник ГАИ МВД
Республики Куба

Мы видим основную причину происшествий на наших дорогах прежде всего в недостаточной подготовке водителей, слабой дисциплине. И это не удивительно, ибо до революции единой системы обучения шоферов просто не существовало, можно было получить профессиональные водительские права и вообще нигде не учась. Сейчас мы предприняли в этом направлении ряд мер, последней из которых явился обмен водительских удостоверений. В ходе его проверили знания и навыки более 500 тысяч водителей и в зависимости от степени мастерства присвоили им одну из пяти принятых категорий. К тому же в 1972 году введено в действие новое положение о выдаче водительских прав, в котором определены и основные требования к поведению человека за рулем, его квалификации, моральному облику. Усиление ответственности водителей, более строгий контроль за соблюдением этих норм привели к некоторому снижению дорожных происшествий, но это только начало широкой программы действий.

Фидель Кастро, выступая на 10-летней годовщине МВД, призвал нас развернуть широкую разъяснительную работу среди населения и показать всем, чего стоят стране дорожные происшествия, какой моральный и материальный ущерб они наносят. Такую работу у нас возглавили созданные в каждой провинции национальные комиссии по безопасности движения. В них вошли представители общественных организаций — профсоюзов, комитетов защиты революции, федерации женщин и других. В конце года мы оцениваем их работу во время так называемых «Недель ГАИ». И вообще при подведении итогов работы любого предприятия и завода учитываем и состояние дел по безопасности движения. Каждое нарушение правил, действующих на дорогах, которое совершено работником предприятия, снижает общую оценку его деятельности. Не случайно «Не-

деля ГАИ» в прошлом году, посвященная XIII съезду профсоюзов Кубы, прошла под лозунгом «Рабочий, сегодня и всегда воюй против дорожных происшествий!».

Надо сказать, что вспышки эпидемии дорожных происшествий, которые лихорадят весь мир, возникают по причинам, имеющим целый ряд общих черт. В одиночку каждая страна, разумеется, борется с ними и имеет здесь свои завоевания. Но для полного успеха, чтобы окончательно одолеть аварии и несчастные случаи на дорогах, нужно объединить усилия специалистов разных стран. И здесь наше социалистическое содружество создает хорошие условия для того, чтобы решить проблему безопасности движения раньше и лучше. Потому что положительный опыт любого из нас сразу становится общим достоянием, оружием в руках всех. С этих позиций следует высоко оценить деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту, и в частности итоги нашей встречи в Тбилиси.

Гомбацэдэн РЕНЦЭНДОРЖ,
заместитель начальника
ГАИ МВД МНР

В Монголии 80 процентов всех перевозок грузов выполняет автомобиль. Вместе с тем специфика наших дорожных условий осложняет работу по организации движения. Не удивляйтесь моим словам, но практически вся территория республики — сплошная автомобильная дорога: наши почвы настолько жестки, что прекрасно, как говорят, держат автомобиль и позволяют двигаться в любом направлении. С одной стороны, это, вроде бы, хорошо, а с другой — плохо. Плохо потому, что такая, я бы сказал, доступность сообщений мешает в полном смысле слова «по всем правилам» организовать движение. Порой сами правила к тому или иному случаю на этих стихийно возникающих дорогах и применить трудно. В то же время езда по ним дело непростое: из-за пылевых туч и бурь видимость составляет порой лишь 50 метров. Вот почему нам прежде всего нужны усовершенствованные автомобильные дороги.

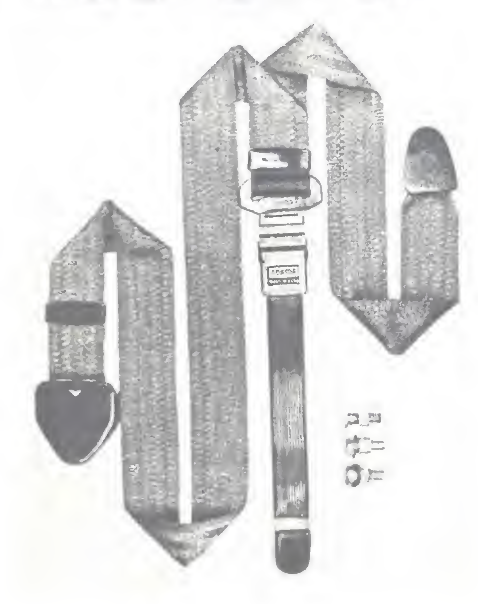
Много лет безопасность движения была у нас заботой только Госавтоинспекции. Этот орган и сейчас, естественно, продолжает играть здесь ведущую роль. Вместе с тем мы делаем все, чтобы повысить заинтересованность в этих вопросах всех ведомств и организаций, в первую очередь транспортных. По опыту СССР, например, мы ввели в автохозяйствах (1000 машин и более) должность инженера по безопасности движения, прикрепили к ним своих работников.

Чтобы поднять квалификацию водителей, еще в 1967 году мы приняли закон об обучении в обязательном порядке в автошколах всех, кто хочет получить водительские права. Новый шаг в этом направлении сделан в минувшем году — введен единый для всех классов водителей образец удостоверения. Отличает его от прежнего и то, что есть в нем специальная графа для отметок о грубых нарушениях водителем правил движения, повлекших аварию или другие тяжелые последствия. Таким образом, лицо водителя видит любой взявший в руки его документы. Наконец, сейчас совместно с НИИ по транспорту мы готовим проект новых правил дорожного движения с учетом всех изменений, что произошли за последние годы.

Но, пожалуй, главная забота наша — внедрение в практику организации движения технических средств. Монголия сама их не производит, а закупает в СССР, ГДР и других странах. Поэтому мы, как никто другой, заинтересованы в быстрейшем осуществлении тех планов специализации и кооперирования в производстве светящихся дорожных знаков, светофоров и другой аппаратуры для регулирования движения, которые намечены программой взаимного сотрудни-

Вниманию всех водителей

Десять доводов за ремни безопасности



Вот и кончились дебаты о том, нужны ли они на автомобилях. С этого года в соответствии с постановлением Совета Министров СССР ремнями безопасности начнут оборудовать все выпускаемые легковые машины, а в течение двух лет оснастят и все эксплуатируемые, приспособленные для их крепления. Промышленное изготовление ремней начато производственным предприятием «Норма» в Таллине и учебно-производственным комбинатом в Клайпеде. Видимо, довольно скоро ремни безопасности появятся и в продаже. Что же они собой представляют?

Конструкторам Проектно-технологического и художественно-конструкторского института Министерства местной промышленности Эстонской ССР удалось создать ремень оригинальной конструкции, которая признана изобретением (см. фото). Его автор, главный инженер института Леонид Тедер, рассказал корреспонденту «За рулем»:

— Устройство нашего ремня предельно просто и надежно. Это поясно-диагональное крепление из эластичной капроновой ленты, которое пристегивается в одной точке легко раскрывающимся металлическим замком. Достаточно снять пряжку ремня со стойки, на которой она подвешена в нерабочем положении, движением одной руки вставить ее в замок сбоку сиденья — и вы пристегнуты. Ремень выдержит любые возможные при аварии нагрузки. Освободиться от него можно мгновенно, нажав большим пальцем на ручку замка. Работа над усовершенствованием конструкции продолжается. Она будет иметь сигнализацию: красная лампочка и зуммер напомнят о необходимости пристегнуться. Кроме того, ремни намечается снабжать втягивающим устройством: после расстегивания капроновая лента сама спрячется в катушку сбоку сиденья.

— Но оборудовать ремнями безопасности автомобиль только полдела, — продолжил разговор Антанас Гирининкас, заместитель председателя Центрального правления Литовского общества слепых, на предприятиях которого также изготовляют ремни. Надо, чтобы водители и пассажиры пользовались этим средством пассивной безопасности. Я боюсь, что найдутся водители, которые понадеются на свою счастливую судьбу, как было в свое время со шлемами мотоциклистов.

Что же, эти опасения не лишены оснований, ибо, как показывает зарубежный опыт, даже там, где ремни безопасности применяются не первый год, пользуются ими далеко не все. За рубежом пропагандисты безопасности движения прилагают немало усилий, чтобы преодолеть это нежелание обременять себя лишними хлопотами по подгонке и применению ремней. Думаем, что их доводы будут интересны и убедительны и для наших читателей. По материалам зарубежной прессы мы отобрали десяток наиболее часто возникающих у автомобилистов вопросов по ремням безопасности и приводим их вместе с ответами специалистов.

* * *

1. Не помешают ли ремни безопасности быстрее выбраться из машины в случае аварии!

Это опасение необоснованно. Наоборот, ремень безопасности почти исключает потерю сознания при ударе, давая, таким образом, возможность немедлен-

В рамках СЭВ

чества социалистических стран. Используя большой опыт в решении всех проблем безопасности движения в социалистических странах, мы рассчитываем с помощью новой организации СЭВ с первых же шагов автомобилизации в Монголии решать все связанные с ней наши внутренние задачи правильно и наиболее эффективными методами.

Михаил СЫЧЕВСКИЙ,
начальник Управления
ГАИ МВД ПНР

Польша переживает поистине второе рождение автомобилизации. Строятся новые автозаводы, прокладываются новые автомагистрали. Достаточно сказать, что за последние 10 лет число водителей в стране выросло в 2,5 раза. С этим процессом связано множество проблем. Главная из них, пожалуй, в том, что за этой стремительной моторизацией не поспевает рост сознания людей, психика их перестраивается гораздо медленнее. С этой задачей Министерство внутренних дел одно справиться не в силах. Поэтому, когда в Польше готовилась реформа народного образования, Госавтоинспекция с учетом новой обстановки движения и требований, которые она ставит перед населением, предложила включить в проект реформы два важных пункта. Первый — о введении в школах обязательного курса правил дорожного движения, второй — о подготовке каждого оканчивающего школу к экзамену на получение водительских прав. Предложения реализуются. Это дает надежду на устранение в будущем того разрыва между действительностью и сознанием людей, о котором я говорил, и уже сейчас позволит улучшить взаимоотношения между водителями и пешеходами, а именно всякие недоразумения между ними являются причиной большей части дорожных происшествий. Это важно еще и потому, что по традиции половину транспортного парка в Польше составляют мотоциклы и мотороллеры, которыми управляют преимущественно молодые люди, часто еще не обладающие должной выдержкой и мастерством.

Автомобильные дороги в Польше в хорошем состоянии, но и они уже «не справляются» с нынешними размерами и интенсивностью движения. Мы вынуждены были даже для автобусов и грузовиков установить 70-километровый предел скорости. Но это, конечно, не решение вопроса, а временная мера до окончания реконструкции дорог. Начато в Польше и строительство скоростных автострад. Первая из них прокладывается от Варшавы на юг.

Из задач, стоящих перед Рабочей группой по безопасности дорожного движения СЭВ, я бы выделил три, на мой взгляд, самые важные, во всяком случае, первоочередные. Во-первых, учитывая бурное развитие автоперевозок и туризма между социалистическими странами, надо поскорее согласовать наши правила движения. При всей специфике его условий совершенно необходимо, чтобы водители на всем своем пути сталкивались с едиными требованиями, следовали единым нормам поведения на дороге. Во-вторых, одними и теми же принципами мы должны руководствоваться и в тактике осуществления дорожного контроля, деятельности по профилактике дорожных происшествий, а для этого надо сообща отобрать наиболее оправдавшие себя формы и методы работы. В-третьих, и это, очевидно, главное, необходима строгая координация и обмен опытом в изготовлении технических средств регулирования движения.

Сейчас мы все делаем сами, повторяя часто друг друга, а иногда «изобретая велосипед». Специализация производства в рамках СЭВ позволит избежать дублирования и высвободит силы для решения других вопросов автомобилизации, которые еще ждут своего часа.

Вниманию всех водителей

но выбраться из автомобиля. Ремни страхуют не только от ударов. В момент столкновения, когда тело автомобилиста испытывает нагрузку в тысячи килограммов, человек легко может оказаться выброшенным из машины. Ремни противостоят этой нагрузке и удерживают его на сиденье. Вы оцените это обстоятельство, если учтете, что, по статистике, люди, выброшенные при аварии, погибали в два раза чаще, чем те, кому удавалось остаться внутри.

2. А если в результате аварии в машине вспыхнет пожар! Не окажутся ли роковыми те секунды, которые потребуются, чтобы освободиться от ремней!

Нет, не окажутся. Ремни отстегиваются практически мгновенно, одним движением руки. Тренированность и точность этого движения вырабатывается быстро, после небольшой практики. Простота подгонки, застегивания и освобождения от ремней составляет главное требование к их конструкции, и это требование всегда успешно соблюдается.

3. Стоит ли пользоваться ремнями безопасности при езде по городским улицам, где скорость движения сравнительно невелика!

Именно в городе ремни особенно нужны. Статистика дорожных происшествий свидетельствует, что на город приходится 60 процентов всех аварий, в которых страдают люди, и почти три четверти этих происшествий случается на скоростях меньше 50 км/час. Не следует забывать, что столкновение при скорости 60 км/час равнозначно падению с пятого этажа и даже при 20 км/час можно получить смертельное ранение головы или позвоночника. Наконец, количество погибших в результате автомобильных катастроф в городе неизмеримо больше, чем на автомагистралях.

4. Многие водители в городе не пользуются ремнями, полагая, что при аварии смогут уберечь себя от ушибов, крепко держась за руль. Реально ли это!

Они обольщаются. При столкновении даже на скорости 20 км/час на водителя действует сила инерции, равная семикратному весу его тела. Стало быть, свыше 400 килограммов. Мускульная же сила рук не сможет противостоять и сотне килограммов. Поэтому так часты у водителей, попавших в аварию, травмы грудной клетки.

5. Не появляется ли у водителя, пристегнутого ремнями, ощущение личной безопасности и даже неуязвимости, приводящее к неоправданному риску!

Исследователи категорически отвергают это. Наоборот, они утверждают, что сам процесс пристегивания напоминает об опасности, о необходимости быть осторожным. Практика показала, например, что, когда туловище водителя надежно удерживается на сиденье, а движения рук не стеснены, он гораздо лучше, с большей осторожностью выполняет повороты.

6. Как безопаснее перевозить детей в легковом автомобиле!

Во всех случаях — на заднем сиденье. Никогда нельзя держать детей на коленях сидящих впереди. Это грозит серьезными травмами при малейшем происшествии. Дети грудного возраста должны лежать в детских кроватках или корзинах, прикрепленных к заднему сиденью, а дошкольники — иметь специальное снаряжение, прикрепляемое к сиденью или ремням взрослых.

7. Почему применение ремней считается более нужным для сидящих впереди, чем для тех, кто находится позади!

Статистика показала, что риск быть убитым при аварии для сидящих на переднем сиденье вдвое выше. Более опасным переднее сиденье делают близость приборного щитка, стекла, относительная теснота в салоне. Однако и пассажиры на заднем сиденье должны пристегиваться, чтобы избежать столкновения с сидящими впереди.

8. Насколько туго нужно затягивать ремни безопасности!

Как можно туже. Чем плотнее затянуты ремни, тем раньше они вступят в действие при ударе, тем надежнее уберегут от ушибов и повреждений. Грудной и поясной ремни должны соединяться сбоку сиденья, а не на животе. Верхний ремень следует тщательно подогнать по росту пассажира. Ремень должен доходить до основания шеи, но не соприкасаться с ней. Кстати, случаев удушья ремнями при авариях еще не было.

9. Могут ли сами ремни безопасности быть причиной ранений при столкновениях!

Если ремни подогнаны и пристегнуты правильно, то возможные при ударе ссадины и синяки выглядят пустяками по сравнению с тем, что произошло бы без ремней.

10. Не загрязняют ли, не портят одежду ремни безопасности!

Грязными ремни бывают только у нерях, которые вообще не любят ухаживать за своей машиной. Ремни никогда не должны валяться на полу под ногами, в нерабочем положении их надо подвешивать на боковых стойках машины.

ЗИМА

ДИАЛОГ АВТОИНСПЕКТОРА И ВОДИТЕЛЯ

«Времена года» — наша новая рубрика для молодых автомобилистов. Кому из тех, кто только осваивает тонкости водительского мастерства, не хотелось бы послушать многоопытного водителя или всеведущего автоинспектора, посоветоваться с ними о том, как избегать аварийных ситуаций, а на крайний случай — выходить из них с наименьшими потерями. Такой разговор может предостеречь от многих ошибок, стать хорошей трибуной передового опыта правильной езды в самых разных дорожных условиях. Для первого разговора мы пригласили вам в собеседники Юрия Ивановича ЛЕСОВСКОГО, шофера первого класса, заслуженного мастера спорта, участника сверхмарафонских авторалли Лондон — Сидней, Лондон — Мехико, «Тур Европы», и Александра Сергеевича ДУГИНОВА, сотрудника Управления Госавтоинспекции МВД СССР, — водителя и автоинспектора.

Тему первого диалога подсказывает вступившая в свои права суровая и затяжная русская зима. Это самое трудное для водителя время года. Почему? Какие особенности зимней работы за рулем создают дополнительные трудности?

Водитель. Зима усложняет действия водителя прежде всего тем, что машина в этот период становится менее управляемой. Даже на городских улицах зимой редко приходится ездить по сухому асфальту. Обычно проезжая часть бывает покрыта жидкой снежной кашицей, разбрызгиваемой колесами проходящих машин. В морозные дни она превращается в ледяную корку, часто прикрытую свежей порошей. На многих загородных дорогах такие обледенелые участки сохраняются до самой весны. Кроме того, ширина проезжей части уменьшается из-за валов снега, убранного с середины дороги. Спасительный маневр с выездом на обочину уже невозможен. Наконец, на скользких зимних дорогах тормозной путь машины увеличивается вдвое, втрое, и управлять ей нужно с особой осторожностью: если летом, чтобы избежать наезда, достаточно «вильнуть» рулем, то зимой это почти всегда приведет к заносу.

Все это усугубляется тем, что обзор и видимость в морозные дни ухудшаются. Боковые и задние стекла в автомобиле затягиваются инеем, а переднее забрызгивается снежной кашицей, которую по углам «дворники» расчистить не в состоянии. При всем этом зимний день короток, так что ездить в темное время суток приходится значительно больше. А снегопад при свете фар сокращает видимость до нескольких метров.

Автоинспектор. Я добавлю к этому, что зимой возрастает число дорожно-транспортных происшествий из-за технической неисправности автомобиля, то есть тех, что так или иначе лежат на совести водителя.

Исключительное значение для безопасной езды по зимним дорогам имеет регулировка тормозов и состояние шин. Торможение правых и левых колес должно начинаться одновременно, а блокироваться передние колеса должны позже, чем задние. Нельзя выезжать с разным давлением в шинах слева и справа. В таком случае площадь контакта и сцепление с дорожным покрытием будут разными, несимметричными, что может привести к заносу.

Правила дорожного движения теперь запрещают выезд, если «протектор шины легкового автомобиля, мотоцикла, автобуса и троллейбуса имеет глубину рисунка по центру беговой дорожки менее 1 мм, а грузового автомобиля — менее 0,5 мм». Это не надуманное ограничение, оно подсказано жизнью: слишком часто «лысая» резина становится причиной несчастий, особенно в зимнее время. Езду на изношенных шинах нельзя оправдать никакими экономическими и другими соображениями. «Экономия», угрожающая жизни водителя, никому не нужна. Поэтому я настоятельно советую: не пользоваться зимой шинами, у которых мала глубина рисунка протектора, снимите их и оставьте для лета.

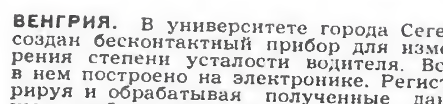
Водитель. Целиком присоединяюсь к этим рекомендациям. Не представляю себе, как можно отправиться в путь, не проверив работу двигателя, состояние шин, приборов освещения. Каждый раз я выясняю также, достаточно ли в бачке тормозной жидкости, а тронувшись с места, делаю несколько качков педалью, потому что тормозная жидкость может не только вытечь, но и загустеть. Некоторые неопытные водители, стремясь поскорее нагреть машину, закрывают сразу все стекла, включают «печку» и ждут, когда со стекол сойдет изморозь. А через несколько километров стекла начинают запотевать, будто за окном густой туман. Чтобы избежать этого, я стекла закрываю не полностью и минут десять даю двигателю поработать на разных режимах. Таким образом в салоне создается нормальная и постепенная циркуляция теплого воздуха. Когда обогреватели ветровых стекол начинают работать хорошо, трогаюсь в путь.

Автоинспектор. Вот теперь, пожалуй, главное — не увлекаться скоростью, ибо погасить ее на зимней дороге чрезвычайно трудно. К сожалению, половина всех дорожно-транспортных происшествий — результат чрезмерного увлечения скоростью. Выбирая режим движения, постоянно помните о требовании пункта 73 Правил дорожного движения: «Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть».

Водитель. Но это не значит, что можно еле тащиться, мешая остальным участникам движения. Скорость — неотъемлемое качество современных машин. Опасность не в самой скорости, а в неумении правильно пользоваться ей. Я имею в виду способность выбирать разумную скорость именно для того участка, по которому вы едете, с учетом состояния вашего автомобиля, поведения других водителей и пешеходов.

Автоинспектор. И все-таки слишком часто среди причин аварий на зимних дорогах встречается формулировка: «Водитель не справился с управлением...»

Водитель. Согласен. Но часто это результат не только просчета при выборе скорости, но и того, что водитель пользовался летними приемами управления. Летом, на сухом асфальте, в случае экстренной необходимости удается



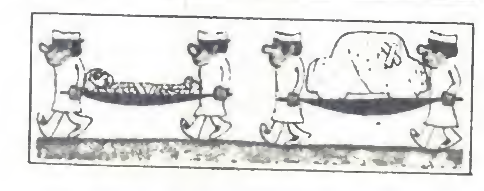
На дорогах всего света

ВЕНГРИЯ. В университете города Сегед создан бесконтактный прибор для измерения степени усталости водителя. Все в нем построено на электронике. Регистрируя и обрабатывая полученные данные, прибор выдает информацию о том, сколько еще времени водитель может провести за рулем без угрозы безопасности движения.

ПОЛЬША. В городе Ченстохов специалисты нашли новое применение изношенным автомобильным шинам. Их перемалывают в специальных устройствах, а полученную массу добавляют в асфальт, идущий для покрытия дороги. Этим не только повышается сцепление колес с дорогой, но и значительно увеличивается износостойкость асфальта при всех температурах.

АНГЛИЯ. Орган британской полиции журнал «Полис ревю» требует запретить окраску автомобилей в черные, темно-синие и темно-коричневые тона. Автомобили такого цвета плохо видны в сумерках на темно-сером фоне дороги. Кроме того, эти цвета угнетающе действуют на окружающих.

КАНАДА. По прогнозам специалистов, к 1980 году объем автомобильных грузовых перевозок может возрасти в 1,5 раза. В этой связи ученые рекомендуют уделять больше внимания улучшению условий труда водителей, в первую очередь дополнительной установкой всякого рода приборов, помогающих им ориентироваться и избегать аварийных ситуаций.



быстро затормозить, сманеврировать, уйти на обочину, резко увеличив скорость, проскочить опасное место. Зимой все это неприемлемо. Попробуйте резко затормозить или «прибавить газу» — машина станет неуправляемой. Поэтому зимой, по скользкой дороге нужно ехать со скоростью вдвое меньшей, чем летом. Следует помнить, что если на сухом асфальте при скорости 60 км/час остановочный путь автомобиля составляет 40—45 метров, то на укатанном снегу он возрастает до 90—95, а в условиях гололеда — до 130—140 метров.

Автоинспектор. Вывод напрашивается сам собой: если вы не хотите пополнить статистику дорожных происшествий, меньше думайте о времени, которое придется потратить на поездку, и больше думайте о том, сколько времени потребуется сейчас для остановки машины, если вдруг возникнет критическая ситуация.

Водитель. Кстати, о тактике езды. Превышение разумной скорости редко дает выигрыш во времени. Много раз мне приходилось наблюдать одно и то же. Скажем, еду из Москвы на юг, и обгоняет меня одна, другая, третья машина на скорости 100—120 км/час. А уже где-нибудь в Тульской или Орловской области оставляю их позади я, хотя всю дорогу стрелка на моем спидометре стоит у 80 км/час. Дело в том, что езда на высокой скорости требует чрезмерного нервного и физического напряжения, и не многим под силу это тяжкое бремя. Вот и выходит, что выигранные поначалу ценой большого риска минуты пользы не приносят.

Встречаются водители и несколько иного склада. Два-три километра они гонят с максимальной скоростью, на которую только способен их автомобиль, а затем пять—десять — ползут как черепахи: отдыхают после «скоростного участка». Затем циклы повторяются. Так ездить, конечно, нельзя. Это не только не дает никакого выигрыша во времени, но и нарушает общий ритм транспортного потока, заставляет нервничать остальных водителей.

Автоинспектор. Кроме того, такие неоправданные рывки особенно опасны на зимней дороге. Водитель совершает обгон за обгоном, выходит на соседнюю полосу, возвращается на свою, а ведь при каждом маневре он рискует вызвать занос. Кстати, рассуждая об этой опасности, многие водители в качестве доказательства от противного вспоминают, что автогонщики иногда намеренно создают занос при прохождении поворотов, и ничего — обходится. Что вы скажете на это?

Водитель. Автогонщики, действительно, таким приемом пользуются, но слепо подражать им нельзя. Во-первых, выполняют его спортсмены, отрабатывавшие занос на тренировках, в безопасных условиях сотни и тысячи раз. Во-вторых, они делают это на специально оборудованных автомобилях, где прочные предохранительные дуги «держат» кузов, а спортсмена оберегают ремни безопасности и защитный шлем. Но учиться этим приемам стоит. Потому что, хотя и нужно ездить так, чтобы не допускать заносов, но если уж избежать этого не удалось, нельзя терять самообладания. О том, как предупреждать занос и выходить из него, написано много. Напомню главное. Быстро, но плавно поворачивайте рулевое колесо в сторону заноса задних колес. Одновременно плавно уменьшайте нажатие на педаль управления дросселем. Только после того, как автомобиль начнет двигаться по прямой, можно воспользоваться тормозами, нажимая на педаль не резко, а короткими, частыми движениями.

Опасность заносов повышается в снегопад. Если снег лежит ровным ковром, то двигайтесь с равномерной, безопасной для данных условий скоростью, снижая ее на спусках и крутых подъемах. Если же снег лежит грядами, словно дюны, то преодолевать такие участки нужно с ходу, не снижая скорости, но и не прибавляя оборотов на снежной гряде.

И еще несколько советов. Помните, что зимой в гололед при потеплении светлые участки дороги надежнее, а если подморозило, то более надежными будут темные участки без снега. На мостах, крутых подъемах, на участках дорог, проходящих через лес, образуются наледи, часто трудноразличимые, поэтому здесь будьте особенно осторожны. Многими неприятностями грозит лед, присыпанный снегом. Такие места часто встречаются у перекрестков. Кроме того, перед регулируемыми перекрестками дорога обычно бывает отшлифована до блеска. Поэтому, чтобы не допустить заноса или выезда на перекресток под вспыхнувший запрещающий сигнал светофора, нужно начинать притормаживать еще на дальних подходах. Пробуксовка и занос могут возникнуть здесь и при резком трогании с места.

Автоинспектор. Уже говорилось о том, что видимость и обзорность зимой для водителя ухудшаются, да и темнота в это время года наступает рано. Как свидетельствует статистика, с этим шутить нельзя. Ночью интенсивность движения резко снижается и составляет всего 10—15 процентов дневной, но именно в темное время суток случается основная масса дорожно-транспортных происшествий, и последствия их бывают более тяжелыми, чем днем. Около 15 процентов таких происшествий вызываются ослеплением водителя светом фар встречных машин: одни не выполняют требование правил движения переходить на ближний свет при разъездах, у других неправильно установлены или отрегулированы фары.

Водитель. К сожалению, на ночных дорогах это требование правил соблюдается далеко не всегда, особенно водителями грузовиков и междугородных автобусов. Бывает, видишь встречную машину, переключаешь свет на ближний, а встречный и не думает ответить тем же. Еще раз переключаешь свет с ближнего на дальний и обратно, как бы урезонивая: «Ты шофер, я шофер, так уважай коллегу!». Никакого впечатления. А расстояние сокращается, не просматриваемая из-за ослепления зона увеличивается. Приходится тормозить и, ругая этого горе-водителя, ждать в кромешной темноте, пока дорога снова станет различимой. Вот умению правильно пользоваться световыми приборами водителям нужно учиться у спортсменов. Много тысяч километров продолжается гонка, машины оборудованы дополнительными сильными фарами, но ни один гонщик не ослепит ни встречного, ни попутного водителя.

И еще одно спортивное качество заслуживает подражания. Речь идет о товарищеской взаимовыручке. В дороге, особенно зимой, всякое может случиться: то некстати кончится бензин, то загадочно пропадет искра зажигания, то забуксуешь в сугробе. В одиночку справиться с такой нежданной неприятностью бывает невозможно. Поэтому, коллеги-водители, не посчитайте за труд притормозить у стоящей на обочине машины, поинтересуйтесь, не нуждается ли «загорающий» неудачник в вашей помощи. Помните, что и вам может когда-нибудь потребоваться такая помощь.



США. В условиях ожесточенной конкурентной борьбы нефтяным монополиям стало выгодно иметь разветвленную сеть АЗС без обслуживающего персонала, где водитель может самостоятельно не только заправить автомобиль, но и помыть его. На дорогах уже свыше 9 тысяч таких станций самообслуживания. Процесс мойки и заправки занимает не более 4 минут. Если же клиент купил бензина больше 25 литров, то право помыть машину ему предоставляется бесплатно.

ФРАНЦИЯ. По данным статистики за последние пять лет в дорожно-транспортных происшествиях было ранено свыше 1,6 миллиона человек. Больше всех рискуют своей жизнью пассажиры и водители легковых автомобилей. Они составляют почти 60 процентов всех убитых в дорожных катастрофах. Приблизительно 30 процентов несчастных случаев на дорогах происходит ночью, хотя интенсивность движения в это время уменьшается в пять раз. Тщательный анализ дорожно-транспортных происшествий позволил сделать вывод, что в большинстве случаев они связаны с нарушением правил преимущественного проезда перекрестков.

ФРГ. Стремление снизить число нарушений правил движения привело специалистов к мысли ввести многобалльную систему оценки вождения автомобиля с начислением штрафных очков. За 12 штрафных очков на два года отбирается удостоверение на право вождения автомобиля, при наличии 9 очков следует сдавать экзамен по правилам уличного движения, а в ряде случаев и по вождению, при 6 очках водитель получает только предупреждение.

За управление автомобилем в нетрезвом состоянии начисляется 4 очка, за вождение автомобиля без удостоверения — 3 очка, превышение скорости — 3 очка, незначительные нарушения правил — одно очко. Все штрафные очки регистрируются централизованным порядком в специальной картотеке. Сейчас в ФРГ у 20 миллионов человек есть водительские права, из них около 3,5 миллиона уже набрали 1—2 штрафных очка, а 400 тысяч имеют реальную возможность расстаться с местом за рулем своего автомобиля и перейти в разряд пассажиров.

Кто виноват?

ВЫЕЗЖАЯ НА ДОРОГУ

Письмо было коротким, и можно привести его целиком. «Я стал свидетелем аварии, — писал из Саратова Б. Петров, — разбирая которую мы с друзьями-автомобилистами разошлись во мнениях. Потому и решили обратиться в журнал. Суть дела такова. Рядом с дорогой располагалось автотранспортное предприятие, от которого к ней вел асфальтированный проезд метров 50—70 длиной. На этом перекрестке и столкнулись мотоциклист с грузовиком, выезжавшим справа, с автобазы. Правда, автобазу эту за домами почти не видно. Какими тут правилами руководствоваться? Одни говорят, что в данном случае надо применять пункт 111, как на обычном равнозначном перекрестке, другие — пункт 84. Кто из нас прав? Напоминаю: до ворот автобазы около 70 метров».

Ну что ж, картина в общем ясна. Теперь давайте вспомним пункт 84: «При выезде из дворов и других территорий, прилегающих к дороге, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней, и пропустить пешеходов».

Двор, так сказать, в классическом смысле этого слова представить себе нетрудно. Но практика современного градостроительства настолько многообразна, что зачастую большую территорию со спортивными, детскими площадками и скверами, ограниченную многоэтажными зданиями, как-то трудно назвать «двором», хотя по своему функциональному назначению она является именно двором.

Тем не менее, с позиций Правил дорожного движения и маленький «классический» двор и большой современный микрорайон, опоясанный десятками жилых корпусов, равнозначны, когда речь идет о порядке выезда с этих территорий на основную дорогу. И не имеет значения 10, 20 или больше метров проехал водитель до места, где его путь пересекается с общим потоком транспорта.

Рассмотрим теперь пример автора письма. Итак, вблизи от дороги, скажем, метрах в 50, расположено автохозяйство. Его территория с основной трассой связана подъездной дорогой, по которой движутся автомобили только данного автохозяйства. Что общего в этих двух примерах? Прежде всего то, что, по сути дела, речь идет о подъездных путях, предназначенных исключительно для движения тех транспортных средств, которые заезжают в этот двор или в данное автохозяйство. На его месте можно представить себе и площадку для стоянки, и АЗС, и колхозную ферму. Естественно, что в таких местах транзитного движения нет, да и местное невелико. Поэтому, хотя по внешним признакам примыкание подъезда к основной магистрали и может образовывать перекресток равнозначных дорог, Правила дорожного движения не распространяют на такие примыкания положения пункта 111 и рассматривают подъезды к дворам и прилегающим к дороге территориям как участки второстепенных дорог. Сделано это для того, чтобы не ухудшать условий движения по основной трассе и не создавать предпосылок для возникновения аварийных ситуаций.

Поэтому водители всегда должны помнить, что, выезжая на основную дорогу с прилегающей территории (если даже она расположена от нее на некотором удалении), они должны руководствоваться пунктом 84 Правил и действовать так же, как при выезде на перекресток со второстепенной дороги. Кроме того, в таких случаях Правила требуют пропустить и пешеходов, которые пересекают путь движения транспортного средства, выезжающего на основную дорогу.

Конечно, на практике могут встретиться самые разнообразные ситуации, когда водителю трудно правильно оценить обстановку. Именно поэтому сказать в Правилах что-либо конкретнее и определеннее, чем территории, «прилегающие к дороге», не представляется возможным. Предполагается, что во всех сложных случаях должны быть установлены соответствующие дорожные знаки (при выезде на основную дорогу знаки 1.6 или 2.15, а на основной дороге — знаки 1.5 или 4.1). Вообще следует заметить, что новые Правила дорожного движения ориентируются на широкое применение технических средств регулирования с тем, чтобы исключить возможность ошибочных действий водителей.

М. АФАНАСЬЕВ,
начальник отдела НИИЛ безопасности дорожного движения МВД СССР

Исследователи об ослеплении фарами

КЛИН КЛИНОМ

Кому из водителей не приходилось испытать на себе ослепление светом фар встречной машины? К сожалению, строгое правило о переходе на ближний свет далеко не всегда соблюдается на дорогах. Ослепление может быть и непреднамеренным, когда автомобили встречаются на горных серпантинах, на повороте в лесу, выезжают из-за строений. Однако водителю от этого не легче. На некоторое время он оказывается в беспомощном положении слепца за рулем машины, мчащейся в неведомое. Сколько непоправимых несчастий произошло в таких ситуациях из-за несовершенства человеческого зрения!

Ослепление сильным встречным светом связано с тем, что под его воздействием интенсивно разлагается зрительный пигмент глаза. Днем этого не бывает, потому что зрачок, настроенный на сильное освещение, пропускает лишь безопасную долю света. Ночью, когда мобилизованы все резервы светочувствительности глаза, зрачок не успевает отреагировать на яркую вспышку. Мгновенно наступает полная темнота. Лишь через десятки секунд зрительный пигмент восстанавливается, и зрение возвращается к относительно нормальной чувствительности. А на полную темновую адаптацию потребуются еще многие минуты, причем у разных людей это время может сильно различаться.

Ученые, специалисты многих стран упорно работают над предотвращением ослепления водителей. Строго регламентируются регулировка и установка фар, испытываются источники и фильтры поляризованного света, ведутся поиски в других направлениях. Однако нацелены они в основном на достижение абсолютного результата, проходят как бы под девизом «Все или ничего». Такая тенденция долгие годы была характерна вообще для борьбы с аварийностью на транспорте: все усилия были направлены на предотвращение происшествий и лишь в последнее время стали работать и над смягчением их последствий. Между тем если пока нельзя полностью исключить ослепление, то способы значительного ослабления его эффекта имеются.

Один из таких способов исследовали авторы этой статьи вместе с другими сотрудниками Лаборатории зрительной рецепции Института экспериментальной биологии Академии наук Армянской ССР — кандидатами биологических наук З. Аветисян, М. Аллахвердян и старшим инженером Р. Восканян. В основу работы легла гипотеза о фоторегенерации, происходящей в сетчатке глаза и, в частности, способности коротковолновой сине-голубой части спектра ускорить восстановление зрительного пигмента.

В лаборатории была создана экспериментальная установка, моделирующая ситуацию ослепления водителя. В течение 10 минут участник опыта проходил темновую адаптацию, его глаза привыкали к полной темноте. Затем в трех метрах перед ним на 5—20 секунд вспыхивали автомобильные фары, на которые он обязан был смотреть в упор. Когда фары гасли, человек переводил взгляд на нормально освещенную таблицу Сивцева, знакомую всем, кто побывал на приеме у глазного врача. Замерялось время, после которого ослепленный мог уверенно прочесть буквы пятой строки таблицы, что соответствует остроте зрения 0,5. Почему для людей с нормальным зрением был избран такой заниженный показатель? Потому что уже в этом случае водитель способен ориентироваться в дорожной ситуации, не дожидаясь полной световой адаптации.

Испытание повторялось трижды, и по результатам измерений выводилось среднее время, требовавшееся для восстановления зрительной функции в заданных пределах. Проверке подверглись 22 взрослых здоровых человека в возрасте 23—33 лет. Зафиксированное время у разных людей колебалось от нескольких секунд до полминуты.

Затем эксперимент видоизменили. Над глазами участника опыта у лба укреплялся импульсный источник синего света. Включиться он мог лишь при помощи фотодиода и электронного реле. Все остальные условия и задачи оставались прежними. После десятиминутной темновой адаптации включались фары. В то же мгновение срабатывала электроника, и у глаз испытуемого всего на 0,002 секунды вспыхивала сине-голубая «засветка». Он продолжал смотреть на фары, переводил взгляд на таблицу Сивцева и... почти вдвое раньше, чем в предыдущей серии опытов, уверенно читал все буквы пятой строки. Коротенькая вспышка сине-голубой «засветки» помогла всем без исключения участникам эксперимента значительно сократить время восстановления зрительной функции. Если, например, в первой серии опытов среднее время участника № 3 составило 9 секунд, то в серии с «засветкой» оно сократилось до 5,3. Результаты участника № 13 соответственно 13,3 и 4,0, участника № 16 — 8 и 4 секунды, участника № 21 — 17,3 и 5,3.

Думается, что результаты этого исследования могут иметь большое практическое значение, что есть все основания говорить о необходимости его широкой экспериментальной проверки и применения на транспорте. Решение этой задачи для конструкторов не составит большого труда. В кабине автомобиля, над ветровым стеклом напротив водителя, надо разместить небольшой, размером с подфарник, импульсный источник синего света, что-то похожее на известную всем фотовспышку. В передней части автомобиля находится «глазок» фотодиода. Под капотом — реле и блок питания, подсоединенные к системе электрооборудования. Это устройство бдительно несет на ночной дороге свою службу. Оно регистрирует сильный свет встречных фар и мгновенно реагирует на него короткой сине-голубой вспышкой, значительно сокращающей длительность ослепления, если уж избежать его не удалось.

Г. ДЕМИРЧОГЛЯН,
доктор биологических наук,
Р. ДАВТЯН,
аспирант
г. Ереван

ЭКЗАМЕН на дому

I. Кто из водителей должен уступить дорогу?

водитель мотоцикла	водитель автомобиля
1	2

II. Можно ли здесь повернуть направо?

можно	нельзя
3	4

III. Где должен остановиться автобус в такой ситуации?

в позиции А	в позиции Б	в любой из показанных позиций
5	6	7

IV. В каком направлении запрещено двигаться этому водителю?

А и Б	Б и В	только В
8	9	10

V. Кто должен уступить дорогу?

водитель автобуса	водитель грузовика
11	12

VI. Какой из знаков устанавливается на дороге с односторонним движением?

А	Б	В	Г
13	14	15	`16

VII. Если тормозной путь грузового автомобиля вместо положенных по норме 9.5 метра (при оговоренных в Правилах условиях) составил 11 метров, то вы должны:

прекратить движение	следовать в гараж с особой осторожностью
17	18

продолжать поездку, не развивая высоких скоростей
19

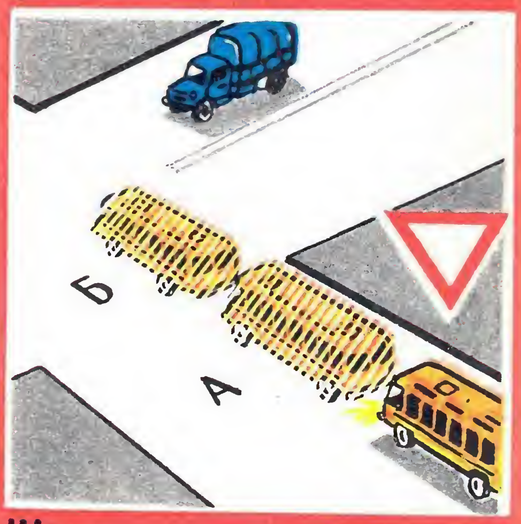
VIII. Можно ли выезжать на перекресток при мигающем зеленом сигнале?

можно	нельзя
20	21

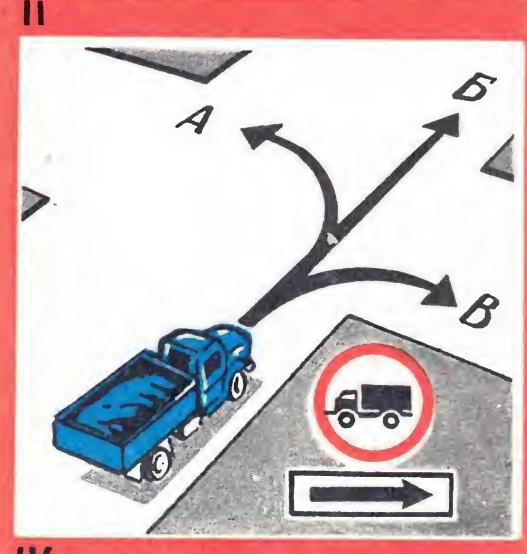
Ответы — на стр. 40


I


II



III



IV


V



VI

СПОРТ *За рулём*

«ТУР ЕВРОПЫ» —



«Этот успех советских раллистов не случаен: он еще раз подтвердил высокие ходовые качества и исключительную надежность советских автомобилей и блестящее мастерство и мужество наших гонщиков».

Так была сформулирована на заключительной пресс-конференции общая оценка результатов, показанных советскими спортсменами, выступавшими в «Туре Европы» — 1973 на «ладах» («жигулях») и «москвичах-412» под флагом «Автоэкспорта СССР».

Свыше 13 000 километров преодолели раллисты. Самые разные дороги и даже времена года встретили они на своем пути — и гладкие ровные шоссе, и горные серпантины с обрывами, и почти что кроссовые участки; солнце и дождь, снег и туман. Не всем под силу оказался этот путь. Из 64 экипажей, стартовавших в городе Эрбахе (ФРГ), финиша в Травемюнде достигли лишь 46, хотя среди марок автомобилей были представлены именитые «Опель», «Форд», ФИАТ, «Альфа-ромео», БМВ, СААБ, «Порше», «Мерседес».

Четыре команды оспаривали «Золотой кубок» и девять боролись за «Серебряный кубок». Система зачета здесь своеобразная. «Золотая» команда заявляется в составе не более чем пяти экипажей, финишировать и получить зачет должны не менее четырех из них. При определении результатов высшие места распределяются между командами, финишировавшими полной пятеркой (в зависимости от суммы штрафных очков), последующие — между теми, у кого получили зачет четыре. Этот же принцип — и в «Серебряном кубке», с той разницей, что максимальный заявочный состав — три экипажа, а минимальный зачетный — два.

Золотой и серебряный кубки завоевали советские раллисты. Второе место заняла наша команда (ВАЗ) в заводском зачете. Фотокорреспондент запечатлел команду, выступавшую на «ладах» («жигулях»), с этими трофеями.

Призы спартакиады

С первых же дней нового, 1974 года стартует VI летняя Спартакиада народов СССР, посвященная 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. Да, этот крупнейший смотр и экзамен достижений нашего спорта уже начался, хотя на большей части территории страны сейчас властвует зима с ее морозами и снегопадами, исключающими, казалось бы, проведение летних видов соревнований.

Но такова уж природа Спартакиады. Чтобы добиться успехов по важнейшим показателям — массовости состязаний и мастерству участников, нужно уже сейчас, не дожидаясь лета, выходить на старт. И многие физкультурные и досаафовские организации предприятий, строек, колхозов и совхозов, школ и учебных заведений, воинских частей и подразделений с первых же дней января включаются в начальный этап Спартакиады — проведение массовых соревнований по отдельным видам спорта и многоборью комплекса ГТО.

Шестая всесоюзная уже в пути. А значит, началась борьба за почетные спортивные трофеи. Их немало. Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР, ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР с целью поощрить массовое вовлечение трудящихся в соревнования Спартакиады учредили 1500 почетных дипломов и 500 памятных вымпелов для награждения предприятий, строек, учреждений, колхозов, совхозов, школ и учебных заведений, городов и районов за лучшие результаты в развитии физической культуры и спорта. Кроме того, пять памятных призов Спорткомитета СССР ждут лучших физкультурных организаций союзных республик, городов Москвы и Ленинграда и 10 памятных призов — физкультурных организаций областей, краев и АССР, которые добьются наибольшей массовости участия населения в Спартакиаде, подготовки значкистов комплекса ГТО и спортсменов-разрядников. Памятные призы установили также ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и другие организации.

Немалый интерес вызывает предстоящая в течение двух лет борьба за главные переходящие спортивные трофеи. Сборные коллективы союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, занявшие первое — шестое места в розыгрыше общего командного первенства по военно-техническим видам спорта (напомним, что в программе Спартакиады 26 военно-технических видов соревнований, из них 11 — автомобильные и мотоциклетные), будут награждены переходящими призами Совета Министров СССР, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР и дипломами Спорткомитета. Претенденты на эти трофеи должны показать хорошие результаты в 16 видах соревнований из 26. Важны здесь и успехи отдельных спортсменов из сборных команд, поскольку каждая победа в финале и звание чемпиона Спартакиады, завоеванное участником, прибавляет его коллективу дополнительные пять очков, а место со второго по шестое включительно дает два очка.

Пока переходящий приз Совета Министров СССР хранится у досаафовцев Москвы, которые одержали общекомандное первенство в V Спартакиаде. Интересно, есть ли шансы у спортсменов столицы удержать у себя этот трофей, если учитывать их выступления в 1973 году только в автомобильных и мотоциклетных соревнованиях? Командную победу гонщики Москвы одержали только одну — в автокроссе, но тем не менее высокие результаты (вторые места в ралли, мотомногоборье, картинге, мотогонках по иппод-

главные награды у советских раллистов

Оба приза завоевали наши команды на машинах Волжского автозавода. И они, и команды, выступавшие на «москвичах», финишировали в полном составе. Ни одна из других команд не сумела закончить ралли без потерь, полной пятеркой.

Лучшего индивидуального результата среди советских спортсменов добился экипаж К. Гирдаускас — В. Кислых: второе место в классе (до 1300 см³) и пятое в абсолютном зачете.

В «Туре Европы» советские раллисты дебютировали в 1971 году и вышли победителями. Тогда руководитель клуба АДАК сообщил, что до этого еще ни одному участнику, впервые выступающему в этом марафонском соревновании, не удавалось показать такой результат. Эта «традиция» была смело нарушена командой «Автоэкспорта», выступавшей на автомобилях «Москвич-412» и «Лада» («Жигули»).

И вот новая победа, достигнутая благодаря эксплуатационным достоинствам советских автомобилей, настойчивости, самоотверженности и спортивному мастерству наших гонщиков-раллистов.

Высокие моральные качества советских раллистов прежде всего отметил в своем интервью корреспонденту журнала старший тренер делегации Ю. Сухов.

— Ралли было по-настоящему спортивным и тяжелым, — сказал он. — Это, конечно, не полутуристское соревнование, как кое-кто думает еще о «Туре Европы». Если посмотреть в карты участников, то скоростной режим может показаться не очень жестким. Но когда вы привяжете нормы времени к дорогам и погоде, да учтете протяженность ралли и то обстоятельство, что примерно на 20 этапах эти нормы были заведомо рассчитаны на опоздания и превращали их в откровенную гонку, станет ясно, было где «зарабатывать» штрафные очки. К тому же в таком марафоне трудно организовать оперативный сервис — большие пробеги и мало возможностей выходить на перехват по так называемым срезкам. «Технички» должны были по крайней мере не уступать боевым экипажам в скорости и надежности. Случались накладки и в нашей службе сервиса. Мы сделали нужные выводы как урок на будущее.

А теперь судите, сколь весом успех советских раллистов.



По дорогам двенадцати стран пролегала нелегкая трасса ралли. На снимке — экипаж К. Гирдаускас — В. Кислых, показавший лучший результат среди советских участников (пятое место в абсолютном зачете и второе в классе), стартует в Праге на Ганновер и Травемюнде.

А это участники ралли в советской столице. Тысячи москвичей на всем протяжении трассы, пролегавшей по городу, встречали и провожали их в путь. Как и в других странах, ралли пользовалось у нас большим вниманием прессы. Вы видите: один из ее представителей пытается поспеть за заинтересовавшим его экипажем на «жигулях».



Фото корреспондентов «За рулем» В. Ширшова и «Свет мотору» (ЧССР) О. Шаффека

СПОРТ За рулём

рому, третье — в шоссейно-кольцевых гонках на серийных автомобилях) по-прежнему выдвигают их в число вероятных претендентов на главные роли в Спартакиаде. Некоторую озабоченность, правда, должны вызвать у москвичей итоги выступлений в шоссейно-кольцевых мотогонках, где они уже второй год подряд не могут вернуться на передовые позиции. Не столь грозно, как прежде, выглядят и их силы в мотокроссе. Главными соперниками команды Москвы в борьбе за этот приз, очевидно, будут сборные коллективы Российской Федерации и Украины. И конечно, нельзя сбрасывать со счетов команды Белоруссии, Грузии, Армении, Латвии и города Ленинграда, которые по традиции всегда успешно выступали в моторных видах соревнований.

Вероятно, небезынтересно будет напомнить, что в предыдущей Спартакиаде команда РСФСР была награждена переходящим призом ЦК ВЛКСМ за второе место, а сборные коллективы Украины, Ленинграда, Грузии и Латвии — переходящими призами ЦК ДОСААФ СССР за третье, четвертое, пятое и шестое места, которые они соответственно заняли по итогам финальных соревнований.

Особым спортивным трофеем, учрежденным ВЦСПС, будет отмечена сборная команда, которая за время Спартакиады добьется лучших результатов в массовости военно-технических соревнований (число участников по отношению к населению). Вот уже много лет этот приз никому не отдают досаафовцы Армении. Их успех вполне закономерен: здесь стало правилом проводить массовые спартакиады по министерствам и ведомствам, что помогает привлечь к спорту, прежде всего моторному, широкие массы трудящихся, а также школьников, учащихся системы профтехобразования. Видимо, для того, чтобы посягнуть на этот приз, коллективам других республик нужно взять на вооружение опыт досаафовцев Армении.

Сборная команда, которая добьется лучших результатов по одному из важнейших показателей Спартакиады — количеству подготовленных спортсменов-разрядников (по отношению к населению), получит переходящий приз Министерства обороны СССР. За такой же показатель, но только в подготовке мастеров спорта переходящий приз учрежден Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР. Первый из них по итогам V Спартакиады был вручен команде Грузии, а второй — Латвии. Так, только в 1970 году мастерский значок получил 31 латвийский мотоциклист. Это очень высокий результат, если учесть, что в том сезоне среди мотоспортсменов всех союзных республик подобного звания удостоились 157 человек.

На этом не ограничивается перечень спортивных трофеев, которые ждут победителей VI летней Спартакиады. Призы, учрежденные ЦК ДОСААФ СССР, будут вручаться командам союзных республик, городов Москвы и Ленинграда за победы в отдельных видах военно-технического спорта. Медали, жетоны, дипломы ожидают призеров, их тренеров и механиков.

Судьба всех этих многочисленных спортивных трофеев будет известна только в конце 1975 года. Но борьба за них уже началась. И каждый день, каждый успешный старт будет вносить весомый вклад в широкое развертывание физкультурной и оборонно-массовой работы, дальнейшее внедрение физической культуры и спорта в повседневную жизнь советских людей. В этом главный смысл, главная задача VI летней Спартакиады народов СССР.



Стасис Брундза у своей «боевой» машины.

Фото К. Даугелы

СПОРТ За рулём

Любимая

В этом доме очень любят музыку. Хорошо знают, тонко чувствуют ее. Отец, Казимир Ионович Брундза, играет в заслуженном самодеятельном симфоническом оркестре «Вильнюс». Его любимый инструмент — скрипка, его любимые композиторы — Моцарт, Дворжак... В репертуаре у него более 150 произведений классической музыки. Нет, он, конечно, всего лишь любитель. Правда, любитель серьезный. А главная его профессия — микробиология. Казимир Ионович — профессор кафедры ботаники Вильнюсского педагогического института. Но дома...

Дома — раскрытое фортепиано с нотами на пюпитре, виолончель в углу гостиной, две скрипки. Инструменты старые, с благородным цветом и игрой дерева, с особенным, тоже очень старым запахом, с волшебными голосами. Здесь все играют.

Дочь Эляна — архитектор. Сейчас она работает над реставрацией памятников старины. А в музыке ее инструмент — скрипка. Самый младший в семье — Стасис. Сегодня ему двадцать шесть. Это его виолончель дремлет рядом с фортепиано. Казимир Ионович, Эляна, Стасис. Состав домашнего оркестра. И счастлив тот, кому довелось услышать этот семейный ансамбль — так точно умеют здесь донести замысел композитора до слушателя. А раньше играли квартетом. Недавно семья понесла тяжелую утрату — умерла старшая дочь Констанция — композитор с именем, известным далеко за пределами республики.

Но вот что думает насчет музыкальных увлечений Стасиса заслуженный тренер СССР Роман Александрович Чертов.

— Хотите послушать любимую вещь Брундзы? — спрашивает он и включает магнитофон.

Размеренно вращаются кассеты, чуть слышно шуршит пленка. И вдруг все вокруг заполняет рев спортивного двигателя. Так и чудится, что перед тобой ветровое стекло, а за ним, как в кинокадре, летит навстречу серая лента шоссе. Спидометр показывает сто сорок. Жутковато надвигается поворот. Вот уже замельтешили, чуть не сливаясь в сплошную линию, белые с красным столбики. Заплакали, завизжали покрышки — машина идет с заносом всеми четырьмя колесами. А на спидометре — сто двадцать. Еще не кончилась кривая, а мотор уже взбирается по ступенькам передач, уже набирает максимальные обороты и снова ревет мощно, свирепо — как умеют только гоночные моторы. И на фоне этой мелодии звучит ровный, очень спокойный голос: «Двести пятьдесят, левый первый... Сто пятьдесят, левый два...»

— Вот это, пожалуй, любимая музыка для Стасиса Брундзы, — улыбается Чертов. — Что это такое? Стенограмма скоростного участка. Как-то перед стартом я бросил на заднее сиденье машины Стасиса включенный магнитофон, и вот получилась такая запись. Чей это голос? Толи Брума, штурмана Брундзы. «Двести пятьдесят, левый первый...». Значит, через двести пятьдесят метров левый поворот, не очень сложный, можно пройти на полном «газу». «Левый два...» Чуть-чуть надо притормозить. И так далее.

Роман Александрович умолкает. На минуту задумывается и, будто подводя итог своим мыслям, произносит убежденно:

— Замечательный гонщик. Уже трижды был призером первенства страны и один раз — чемпионом. Но я уверен, это лишь начало. Все у него еще впереди. Вот посмотрите, что о нем пишут за рубежом. Это английский журнал «Моторинг ньюс». Они называют Стасиса звездой ралли и считают, что «если советские спортсмены будут и дальше прогрессировать такими же темпами, мир автоспорта удивится еще не раз...» Впрочем, о Стасисе очень трудно рассказывать. У него внешне все очень просто, никаких эффектов, понимаете? Я думаю, что спорт, автомобиль, гонки необходимы ему как воздух. И когда он ведет машину, все происходит у него так же естественно и непринужденно, как и дыхание. Но все это надо видеть самому. Обязательно, непременно постарайтесь встретиться с ним и, если посчастливится, поездить...

Не так-то просто застать Стасиса дома. В Вильнюсе, где он живет, сказали, что он еще вчера уехал в Ригу, за двигателем для своей машины. Будет только к вечеру. Может быть, мама что-нибудь расскажет, пока его нет?

— Вот его первый руль, — улыбается Констанция Юлиановна и показыва-

ет вращающийся стул у фортепиано. — Когда он был маленьким, любимым его занятием было сидеть на балконе и оповещать всех о размерах проезжающих мимо машин. Потом ему подарили фотоаппарат, и он снимал только автомобили. Я думаю, это у него от деда Ионаса. Он очень любил лошадей и быструю езду...

Как и всякая мать, Констанция Юлиановна увлекается рассказом о сыне, о его детстве. И пока еще трудно понять, осуждает или поощряет она привязанность Стасиса к автоспорту. Что там греха таить, автоспорт — не игра в теннис и даже не бокс. Наверное, маме приносит тревожные часы увлечение сына...

— Стасис в детстве много читал, — продолжает она, — и все книги тоже про автомобили. Лучшими его друзьями и собеседниками были шоферы. Сначала посмеивались, а потом всерьез подружились с ним. Он удивлял их своими познаниями в теории автомобиля. Дело доходило до курьезов. Бывало, отправляется он на занятия по музыке. Берет виолончель, выходит на дорогу и ждет. Подкатывает какой-нибудь грузовик, Стасиса сажают за руль, и он как заправский шофер ведет машину. А бедный инструмент трясется в кузове...

Стасис в течение девяти лет обучался игре на виолончели. Срок немалый. И все же, учась в школе, занимаясь всерьез музыкой, он умудрился еще изучить и автомобиль. И тоже всерьез.

Приходит с работы отец. Профессор, оказывается, не терпит автомобилей.

— Никогда не водил и не собираюсь, — твердо говорит он, подключаясь к нашей беседе. — И что в этом находят хорошего? В крайнем случае я могу согласиться на роль пассажира. И то если за рулем не Стасис, а жена. Я, конечно, далек от мысли, что дети обязательно должны следовать по стопам родителей. И все же надеюсь, что он бросит это дело.

Так думает отец. А мама? Мама не только смирилась, но и сама увлеклась автоспортом. Нет-нет, в гонках она не участвует, хотя для любителя неплохо водит машину. Теперь все ее свободное от работы и домашних забот время занимает сбор вырезок из газет и журналов, где хотя бы упоминается имя Стасиса. Две подушки с вышитыми на них старинными автомобилями — дело ее искусных рук. Специалист по технологии пищевой промышленности, автор книг по кулинарии, Констанция Юлиановна распространила влияние автоспорта и на свою профессию. Недавно среди рецептов изобретенных ею блюд появился сыр «Ралли». В его состав входят яблоки, кофе, орехи...

— Я ездила с Гирдаускасом, — рассказывает Констанция Юлиановна. — Кестутис, конечно, великолепный мастер. Но все же с ним страшновато. А со Стасисом я чувствую себя на любой скорости и на любой дороге так, будто я не в спортивном автомобиле, а в домашнем кресле.

Стасис появляется неожиданно. Высокий, широкий в плечах. От него веет какой-то очень спокойной силой. Немногословен, улыбка сдержанна. Включает сразу магнитофон.

— Вам не помешает? Я, когда устаю, люблю слушать джаз. Это Армстронг. Нет, классику, разумеется, тоже люблю. Бетховен, Моцарт, Шостакович... Но к ней надо готовиться. А сейчас мне просто хочется снять усталость. Мама, конечно, наговорила обо мне всякой всячины. Имейте в виду, все это здорово приукрашено. К сожалению, мне через десять минут надо уезжать. В Каунас. Там сегодня ночью старт. Нет, я не выступаю. Надо помочь ребятам. Ну, и поболеть за них. Хотите, поедем вместе?

Он трогает очень плавно, и все же машина дергается. Стасис ловит недоуменный взгляд и спокойно поясняет:

— Карбюратор отрегулирован для работы на максимальных режимах. А при спокойной езде, при плавном нажатии на педаль акселератора наступает момент, когда система холостого хода перестает работать, а основная дозирующая система еще не включилась... На ралли без этого нечего делать. В горах, у моря, в пасмурную или ясную погоду, ночью и днем — в любом случае нужна своя, особая регулировка карбюратора...

Стасис сидит абсолютно без напряжения. Работает рулевым колесом очень мягко. Посмотришь на него со стороны и не поверишь, что на спидометре стрелка дрожит у самого края шкалы. И невольно вспоминаются слова Романа Александровича Чертова, который утверждает, что Стасис ведет машину с такой же естественностью, как каждый из нас дышит.

— Стасис, расскажите о своих выступлениях.

— Ну, я не знаю, их было так много...

— Для начала о самом первом.

— Мне исполнилось тогда 16 лет. Только что получил «права». В порядке исключения. Секция автоспорта Каунасского радиозавода проводила ралли. 250 километров и замена колеса. Я выступал на машине родителей. Выиграл первое место.

— А как потом разворачивались события?

— В 1964 году решил выступить в ралли «Прибалтика». Теперь это зимнее первенство страны. В клубе как раз не хватало одной машины, чтобы выставить команду. Пошел к маме. Говорю ей, это очень спокойные соревнования, средняя скорость — 50 километров в час. Она, конечно, тогда еще не знала, что кроется за этой самой средней скоростью. Отпустила. Результат был плачевный. Залетел в канаву. Но именно после этого проигрыша я заболел по-настоящему автоспортом. Ну, а потом уж мне дали клубную машину. Были победы, но больше, кажется, было неудач.

— А случалось переворачиваться?

— Да. Не один раз. И все на «запорожцах». Все же они не годятся для спорта. Чуть оторвешься от дороги — он сразу колеса задние под себя. Устойчивости никакой. И начинаешь кувыркаться. В шестьдесят седьмом два месяца в больнице провалялся.

— Как же после такой травмы снова решились участвовать в гонках?

— Не знаю. Летом, сразу после больницы, я выиграл первенство республики. И в том же шестьдесят седьмом выполнил норму мастера спорта — занял первое место в ралли «Прибалтика».

Рассказывает все это Стасис неторопливо. А глаза цепко держат дорогу. Видно, самую обычную поездку Стасис превращает в тренировку.

— А как вам удалось выйти на большую арену?

— С машинами в клубе было плохо, не хватало, запчастей не было. Я уехал в Ижевск, на автозавод. Сначала работал слесарем-испытателем, потом перевели на должность старшего инженера-испытателя. И там же стал выступать в заводской команде. Уже в шестьдесят восьмом на первенстве страны был вторым. После этого пошли результаты. Ну, а первенство Союза удалось выиграть только в семьдесят первом.

— Значит, девять лет к этому шли?

— Выходит, девять лет.

— А как с международными ралли?

— За рубежом что-то пока не очень везет. В семидесятом стартовал в «Рейде Польском». Полетела коробка передач. Сошел. В Швеции 40 метров ехал на крыше. Сошел. Были и другие неудачи. Но в семьдесят втором выиграл «Рейд Польский» в классе. Считаю это лучшим своим результатом. Выполнил норматив мастера спорта международного класса...

Голубой щит на обочине извещает нас о том, что мы въезжаем в Каунас. Стасис резко сбавляет скорость. Говорит, застенчиво улыбаясь:

— Я очень прошу, не надо расписывать все это. А то мне будет неловко перед ребятами. Ну, честное слово, все очень обыкновенно. Просто, я люблю это дело...

...Недавно Казимир Ионович подарил детям ноты моцартовской «Ночной серенады» — партии скрипки и виолончели. Он еще надеется возродить семейный ансамбль. Но ноты так и лежат пока на столе нераскрытыми, и виолончель сиротливо стоит в углу. А Констанция Юлиановна связала для сына свитер. Крупно, во всю спину на нем вышит знак «Обгон запрещен». Самого Стасиса снова нет дома. Где-то он сейчас, какой дороги разматывает тугой клубок? Зло ревет двигатель, визжат покрышки на поворотах, и голос штурмана диктует: «Сто пятьдесят, правый два...» Звучит любимая мелодия Стасиса Брундзы.

мелодия СТАСИСА БРУНДЗЫ

В. СМИРНОВ

СПРАВОЧНАЯ служба

Интервалы между гаражами и жилой застройкой

«Какие минимальные расстояния допустимы между гаражами и жилой застройкой, а также между рядами гаражных боксов?» — спрашивает Г. Бойко из Свердловска.

Ответ на этот вопрос мы получили в Государственном комитете по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР. Действующие строительные нормы и правила устанавливают минимальные расстояния между гаражами или открытыми автостоянками и жилыми, а также общественными зданиями в зависимости от количества хранящихся машин. Если их менее 50, разрыв между гаражом и жилым домом должен быть не меньше 15 метров, а между гаражом и школой, детским садом или больницей — 50 метров. Для крупных гаражей эти расстояния увеличиваются.

Промежутки между рядами боксов гаражей не нормируются и рассчитываются так, чтобы обеспечить нормальные условия въезда и выезда для самых крупногабаритных из хранящихся здесь машин.

Для чего нужен дроссель

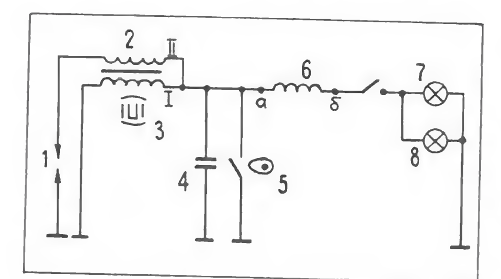
Группа владельцев мопедов «Рига-7» — С. Волков, И. Иванов, К. Самсонов и И. Жуков из г. Бердянска — спрашивает, какие функции выполняет дроссель в электрооборудовании машины и почему ослабевает свет ламп.

Отвечает заведующая лабораторией НИИАвтоприборов Н. В. Якубик.

Чтобы понять назначение дросселя, рассмотрим принципиальную схему электрооборудования (см. рисунок).

Когда разомкнуты контакты прерывателя, высоковольтное магнето питает системы зажигания и освещения. Дроссель в качестве разделительного резистора обеспечивает работу зажигания при включенных лампах и защищает их от действия повышенного напряжения, которое образуется на выводе трансформатора в момент размыкания контактов. Поэтому если исключить дроссель, то при включении ламп не будет работать зажигание, а сами лампы быстро перегорят.

Работа дросселя, а стало быть и всей системы, нарушается обычно из-за межвиткового замыкания или соединения с «массой» (корпусом) его выводов.



Принципиальная схема электрооборудования: 1 — свеча зажигания; 2 — трансформатор с первичной (I) и вторичной (II) обмотками; 3 — ротор магнето; 4 — конденсатор; 5 — прерыватель; 6 — дроссель; 7 — лампа фары; 8 — лампа заднего фонаря; а и б — выводы дросселя.

Признак первой неисправности — более яркий, чем обычно, свет ламп и неустойчивая работа двигателя на малых оборотах. Это равносильно уменьшению числа витков дросселя. Если с корпусом соединится вывод «а» дросселя (см. схему), то не будет работать зажигание и гореть свет, если вывод «б» — не будут гореть лампы.

Прежде чем приниматься за дроссель, сначала установите наибольший зазор между контактами, подтяните пружину контакта, чтобы исключить его вибрацию, проверьте надежность всех электрических соединений и соответствие ламп — в фаре должна быть лампа А6-3, в фонаре А12-1,5.

Если вы хотите увеличить яркость света ламп, попробуйте удалить несколько витков с дросселя, но так, чтобы работа системы зажигания не ухудшилась, а напряжение на лампах не превышало 8—8,5 в.

О форсированном заряде батарей

«Некоторое время тому назад в журнале «Техника — молодежи» сообщалось о новом, разработанном в Ленинграде форсированном методе заряда аккумуляторных батарей, который, как было сказано, увеличивает емкость батареи и защищает ее от сульфатации. Расскажите, пожалуйста, подробней об этом методе», — просит Н. Шматков из Комсомольска-на-Амуре. Эту же просьбу высказывают В. Колесник из Ленинграда и другие читатели.

Отвечает заведующий аккумуляторной лабораторией НИИАвтоприборов О. Тютрюмов.

Метод, о котором идет речь, заключается в применении так называемого асимметричного тока. Режим состоит из чередующихся 10-минутных зарядов током повышенной в 1,5—2 раза плотности и разрядов в течение 0,25 минуты током, равным 0,1 номинальной емкости батареи. Проверка этого метода не выявила его преимуществ по сравнению с обычным зарядом увеличенными токами.

Емкость, которую может отдавать аккумуляторная батарея, определяется только количеством активной массы, заложенной в пластины. В процессе эксплуатации емкость несколько меняется за счет некоторого изменения пористости пластин. К середине срока службы она на 5—10 процентов выше, чем после первого заряда. В дальнейшем емкость несколько снижается из-за разрушения активной массы. Это изменение никак не связано с методами заряда, и потому утверждение о возрастании емкости в результате использования заряда асимметричным током необоснованно.

Что читать о роторных двигателях

Этот вопрос задал нам Ю. Аниканов из Омска.

Специальной литературы, посвященной роторным двигателям, за последние годы у нас не издавалось. Однако эта тема нашла отражение в недавно вышедших книгах: С. Ю. Иваницкий и другие. «Мотоцикл. Теория, конструкция, расчет». «Машиностроение», Москва, 1971; А. С. Орлин и другие. «Устройство и работа поршневых и комбинированных двигателей». «Машиностроение», 1970.

Статьи на эту тему публиковались и нашим журналом, в частности в 1965 г. в № 12 и в 1970 г. в № 12.

Семерка четырехцилиндровых

«Сообщите, пожалуйста, — обращается к нам ленинградец Н. Петелин, — какие модели дорожных мотоциклов, кроме «Хонды», имеют четырехцилиндровые двигатели».

Отвечают работники ВНИИМотопрома.

Всего таких моделей семь. Это японские «Хонда» (750, 500, 350 см³) и «Кавасаки» (900 см³), западногерманский «Мюнх» (1200 см³), итальянские «МВ-Агуста» (750 см³) и «Мото-Гуцци» (350 см³). Четырехцилиндровые моторы всех этих моделей четырехтактные.

Почетный судья по спорту

Кому и кем присваивается звание «Почетный судья по спорту»? Этот вопрос содержится в письме Н. Яковлева из Новосибирска.

Положением о судьях и судейских коллегиях по военно-техническим видам спорта введены следующие категории судей: юный (12—16 лет); III категории; II категории; I категории; республиканской категории; республиканской категории по комплексным соревнованиям; всесоюзной категории; всесоюзной категории по комплексным соревнованиям.

Вместе с этим установлено звание «Почетный судья по спорту». Оно присваивается «судьям всесоюзной категории, имеющим многолетний стаж активной и безупречной судейской и организаторской работы по судейству и внесшим определенный вклад в дело улучшения судейства соревнований».

Это звание присваивает Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР по представлению ЦК ДОСААФ СССР на основании ходатайства Центральных комитетов оборонного Общества союзных республик, комитетов ДОСААФ гг. Москвы и Ленинграда, областных и краевых комитетов ДОСААФ РСФСР, всесоюзных федераций военно-технических видов спорта.

Сорок два арбитра по авто- и мотоспорту удостоены уже звания «Почетный судья по спорту». Среди них москвичи И. Владимирова, Н. Глумов, А. Силкин, В. Маржецкий, рижане А. Иванов и К. Страздинш, П. Зубенко из Харькова, Л. Морозов из Кишинева, И. Трещин из Житомира.

Проверьте работу сцепления

«На мотоцикле ИЖ при трогании с места стали ощущаться рывки в трансмиссии. В чем может быть причина?» — спрашивает Л. Кольцовский из г. Шахты.

Подобное явление на ИЖе, как и на других мотоциклах с многодисковым сцеплением, указывает на неисправность этого узла.

Обычно рывки при включении сцепления (то есть при трогании с места) возникают из-за того, что его диски соприкасаются не одновременно и не всей площадью. Чаще всего причина в короблении дисков или образовании вмятин в пазах барабанов. Чтобы устранить неисправность, надо разобрать сцепление и заменить поврежденные детали. Если вмятины в пазах неглубоки, можно выровнять их поверхности при помощи напильника, причем так, чтобы зубцы дисков касались всех пазов одновременно. Следует иметь в виду, что в чрезмерно широких пазах зубцы дисков будут стучать об их края при включении и выключении сцепления во время движения мотоцикла. Это приведет к интенсивному износу пазов барабана.

В некоторых случаях сцепление включается неплавно из-за поломки одной или нескольких его пружин или вследствие заедания троса в оболочке.

Есть ли теперь ДКВ?

«Существует ли сейчас завод ДКВ?» — спрашивает нас владелец мотоцикла этой марки, рижанин Я. Озолинь.

Основной мотоциклетный завод ДКВ, находившийся в г. Цшопау (ГДР), после окончания второй мировой войны стал называться ИФА, а позже — МЦ. Филиал прежнего ДКВ, оказавшийся на территории ФРГ, был поглощен вместе с заводами «Виктория» и «Геркулес» объединением «Цвайрад Унион».

Сегодня под маркой ДКВ выпускаются мотоциклы классов 50 и 125 см³. Они, по существу, ничем не отличаются от машин с эмблемой «Геркулес». И те и другие снабжены двигателями фирмы «Сакс».

Если марка ДКВ после войны заметно деградировала, что характерно для многих западных фирм «средней руки», то завод МЦ в Германской Демократической Республике постоянно расширял свое производство, осваивал новые модели. Ныне народное предприятие МЦ — одно из крупнейших в Европе по производству мотоциклов легкого и среднего класса.

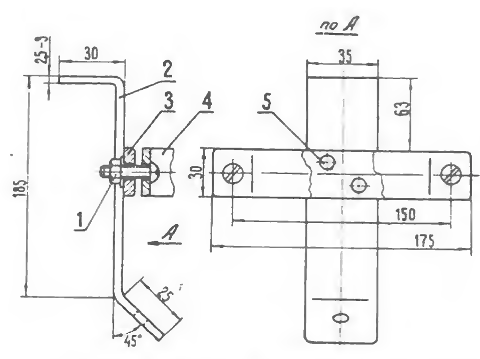
ВЫПОЛНЯЕМ ОБЕЩАННОЕ

В декабрьском номере «За рулем» 1973 года был опубликован отчет о редакционных испытаниях «Москвича-412» ижевского производства. Рассказывая о довольно длительном опыте эксплуатации машины (статья так и называлась «60 000 километров спустя»), авторы упомянули о том, что в систему охлаждения был включен расширительный бачок, подобно тому, как это сделано на «Жигулях». При пользовании антифризом он оказался очень полезным. Для тех, кто просил описать его установку, помещаем схему с пояснительным текстом инженера Б. Синельникова.

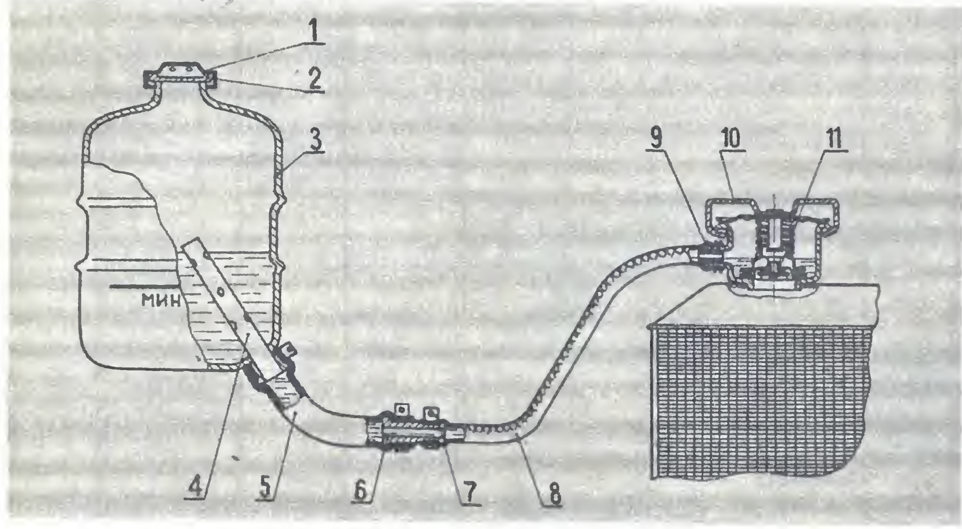
В системе (рис. 1) охлаждающая жидкость, расширяясь при нагревании, перетекает из радиатора в бачок, а охлаждаясь, — идет в обратном направлении. Таким образом, при любом тепловом режиме летом и зимой радиатор всегда полон и температура жидкости нормальная.

Мы поставили «жигулевский» бачок на самодельном кронштейне (рис. 2) в наиболее высоком месте (рис. 3), чтобы жидкость в нем и в радиаторе была на возможно близких уровнях, и соединили его шлангом со штуцером заливной горловины радиатора (сняв резиновую сливную трубку). Края штуцера немного развальцевали воротком — так лучше держится шланг. Жидкость свободно перетекает через впускной клапан пробки радиатора благодаря тому, что удалили пружину 11 этого клапана (см. рис. 1), превратив его таким образом в вентиляционный. Кстати, вместо штатной пробки отлично, без всяких переделок, подходит «жигулевская». В систему залили охлаждающую жидкость ТОСОЛ-А40, применяемую на «Жигулях».

Результаты такой простой переделки оказались отличными. Не нужно ежедневно проверять уровень воды в радиаторе. Заботы о системе охлаждения сводятся к контролю за тем, чтобы в бачке был необходимый уровень жидкости (летом добавляется дистиллированная вода). После тщательной регулировки двигателя его удается пускать, не прибегая ни к каким ухищрениям, даже при довольно низких температурах.



2. Кронштейн для установки расширительного бачка на М-412 без гидровакуумного усилителя: 1 — болт М6 с шайбой и гайкой; 2 — основание; 3 — планка; 4 — стяжная лента, охватывающая бачок (толщина листа 1 мм); 5 — заклепки (или болты с потайной головкой).



1. Соединение радиатора с расширительным бачком: 1 — пробка с вентиляционными отверстиями; 2 — прокладка (она же дренажный клапан); 3 — расширительный бачок; 4 — трубка; 5 — пластмассовый шланг внутренним диаметром 13 мм (надевается в нагретом состоянии); 6 — переходник; 7 — хомут; 8 — резиновый шланг внутренним диаметром 8 мм; 9 — штуцер радиатора; 10 — пробка радиатора; 11 — пружина впускного клапана (удаляется).

3. Установка бачка: 1 — болты крепления кронштейна; 2 — кронштейн; 3 — прокладка из поролона; 4 — стяжная лента; 5 — соединительный шланг.



Книжная полка

ПОВЕСТЬ О НАСТОЯЩЕМ РАЛЛИ

Начать хочется с простого читательского впечатления — книга* мне понравилась, я прочитал ее с удовольствием. Повесть о ралли, о том, как оно проходило и что испытывали при этом некоторые его участники, написана интересно, с проникновением в психологию спортсменов и знанием обстановки автомобильных соревнований. Вместе с героями повести — четырьмя рабочими автозавода, занимающимися автомобильным спортом, — читатель окунется в жаркую атмосферу спортивных сражений на дорожной трассе и на скоростных участках, получит представление о волнениях и страстях, обуревающих гонщиков, будет напряженно следить за перипетиями их нелегкой борьбы. Насколько мне известно, Ю. Клеманов первым в нашей беллетристике попытался показать автомобильный спорт, и эта попытка автору удалась.

Думается, однако, что рецензируемую книгу характеризуют не столько ее литературные качества (они, разумеется, немаловажны), сколько обилие и разнообразие содержащегося в ней познавательного материала. Многие страницы отведены под «Справочное бюро автомобилиста», которое знакомит читателя с основами скоростной езды и отвечает на вопросы, которые могут возникнуть у него по ходу развертывающихся на трассе событий. Кроме того, в книге есть еще и «Музей автомобильных историй» (не путать с историей автомобиля!) и «Паноптикум редкостей и курьезов», «экспонаты» которых в большинстве своем тоже подобраны по ассоциации с основными событиями повести и являются, следовательно, не просто занятной «приправой» к ней, а существенным дополнением. Несколько выходят за эти рамки две подборки фактов под девизом «Первое, первое...» и «Самое, самое...», но они просто любопытны, и каждый автомобилист прочтет их с удовольствием.

Таким образом, автору удалось насытить книгу практически полезным и интересным в познавательном отношении материалом, а также справками, советами и консультациями, которые будут благодарно восприняты молодежью, тянущейся к технике. Равновесие между занимательностью и конкретной практической пользой особенно продуктивно в молодежной читательской аудитории.

Это и определяет отношение к книге, если иметь в виду ту роль, которую играет автомобильный спорт в подготовке молодежи к службе в Советской Армии и к мирному труду.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель Федерации автомобильного спорта СССР

* Юлий Клеманов. «Гонщики». М., «Молодая гвардия», 1973.



КОРОТКО

Промышленность ПНР приступила к выпуску мопедов «Пегас» с автоматическим центробежным сцеплением.

● ● ●

Ежегодно завод ЯВА (ЧССР) выпускает несколько сот мотоциклов для гонок по ледяной и гаревой дорожкам. Почти все они идут на экспорт — в СССР (около трети всей продукции), в Англию, ФРГ.

● ● ●

За пять минут езды по улицам города водитель должен 14 раз снимать руку с руля для переключения передач. При автоматической же трансмиссии он постоянно держит руль обеими руками, что способствует повышению безопасности. Такой вывод сделала фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ) после серии экспериментов.

● ● ●

Японская фирма «Тойота», которая строит автомобили уже 40 лет, выпустила недавно 10-миллионную машину.

● ● ●

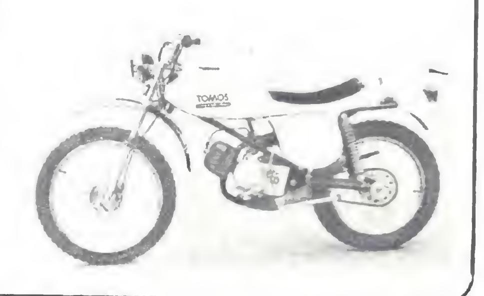
Легковые автомобили с матерчатым складным тентом год от года теряют популярность. В 1974 году производственными программами всех автозаводов мира предусмотрен выпуск лишь двух десятков таких моделей (не считая «джипов»).

«ТОМОС-КРОСС-ЮНИОР»

Мотоциклетный завод «Томос» в г. Копра (СФРЮ), выпускающий мокики (микромотоциклы) и мопеды класса 50 см³, не первый год ведет работы со спортивными моделями. До сих пор он ограничивался кольцевыми гонками (на югославском этапе первенства мира 1973 года заводской гонщик А. Бернетич на 16-сильном 50-кубовом мотоцикле с водяным охлаждением и коробчатой рамой занял седьмое место).

В нынешнем году «Томос» намерен начать мелкосерийное производство специальных машин класса 50 см³ для кросса и многодневки. Новая модель, получившая обозначение «Кросс-юниор», будет выпущена в количестве 1000 экземпляров — в основном для молодых спортсменов. Ее двухтактный одноцилиндровый (49 см³) двигатель имеет степень сжатия 10 и карбюратор с диаметром смесительной камеры 18 мм. Мощность составляет 7,5 л. с. при 7500 об/мин — величина, достаточно высокая для кроссовой модели. Моторная передача к пятиступенчатой трансмиссии сделана шестеренчатой.

Двигатель подвешен снизу к довольно жесткой дуплексной раме, сваренной из труб. Передняя телескопическая и задняя маятниковая вилки обеспечивают ход колес соответственно 110 и 80 мм. Кроссовый «Томос» оснащен шинами размером 2,90—19 (спереди) и 3,00—17 (сзади) и весит без заправки 65 кг.



ПРУЖИНЯЩИЙ БАМПЕР

Фирмой «Американ Моторс Компани» разработано оригинальное ударопоглощающее устройство для бамперов автомобилей. Оно состоит из цилиндра, заполненного сжимаемой кремнеорганической жидкостью, поршня и амортизирующего сальника из фторсодержащего полимера.

Под воздействием ударной нагрузки жидкость сжимается и поглощает энергию, тем самым действуя как «жидкая пружина». Амортизирующий сальник улучшает свойства системы.

Испытания показали, что устройство работает в интервале температур от минус 18 до плюс 65 градусов без снижения параметров, причем сохраняет хорошие смазочные качества.

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ-450»

Автомобильный завод «Даймлер-Бенц» (ФРГ), начавший в 1973 году выпуск семейства легковых машин «С» (см. «За рулем», 1973, № 7), дополнил его четырьмя новыми моделями с восьмицилиндровыми (92×85 мм, 4520 см³) двигателями. Все они оснащены одинаковыми двигателями, трехступенчатой автоматической трансмиссией, независимой пружинной подвеской всех колес, рулевым механизмом с гидроусилителем, дисковыми тормозами на всех колесах с гидровакуумным усилителем, галогеновыми (йодными) фарами, шинами радиального типа (размер 205—14).

Будучи пионером применения впрыска топлива на автомобилях серийного производства, завод и на этих моделях установил такую систему с электронным управлением его подачей. Мерседесовская «восьмерка» со степенью сжатия 8,8 и кулачковым валом в головке цилиндров развивает мощность 225 л. с. при 5000 об/мин.

Различаются между собой новые модели кузовами: «450СЕ» — седан, «450СЕЛ» — седан с удлиненной базой, «450СЛ» — купе и «450СЛК» — купе с удлиненной базой.

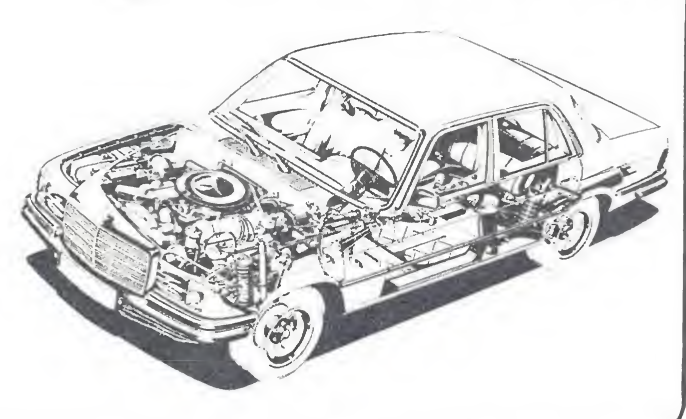
Большое внимание на новых «мерседес-бенцах» уделено пассивной безопасности. Из ее элементов отметим рулевое колесо с энергопоглощающей ступицей, раздельный привод к передним и задним тормозам, подголовники и ремни безопасности.

Все четыре модели относятся к классу дорогих машин, имеют дорогую отделку салона, требуют высококвалифицированного обслуживания и расходуют на 100 км пути 14—22 л бензина с октановым числом 98.

Модель	«450СЕ»	«450СЕЛ»	«450СЛ»	«450СЛК»
Число мест — дверей	5—4	5—4	2—2	4—2
База, мм	2860	2960	2455	2815
Колея, мм:				
передняя	1525	1525	1452	1452
задняя	1505	1505	1440	1440
Длина, мм	4960	5060	4380	4740
Ширина, мм	1870	1870	1790	1790
Высота, мм	1425	1430	1300	1330
Снаряженный вес, кг	1740	1755	1585	1635
Скорость, км/час	210	210	215	215
Время разгона до 100 км/час, сек.	9,3	9,3	8,8	8,8



Четыре новых автомобиля «Мерседес-Бенц»: в первом ряду «450СЛ» (слева) и «450СЛК» (справа), во втором — «450СЕ» (слева) и «450СЕЛ» (справа).



Компоновка «Мерседес-Бенца-450СЕ». Конструкция несущего кузова разработана таким образом, что при лобовом столкновении его наружные детали сминаются, поглощая энергию удара. При этом коробка пассажирского салона не деформируется.

«ШЕСТЬСОТ ТРИНАДЦАТАЯ»

Завод «Татра» (ЧССР) не так часто меняет модели выпускаемых им легковых машин. Поэтому каждая новая машина этой марки встречается с интересом.

«Татра-613» впервые была официально представлена на международной ярмарке в Брно осенью прошлого года. Машина сохранила традиционные конструктивные особенности, присущие всем легковым «татрам»: воздушное охлаждение двигателя, независимую подвеску всех колес, заднее расположение силового агрегата, совершенный в аэродинамическом отношении кузов.

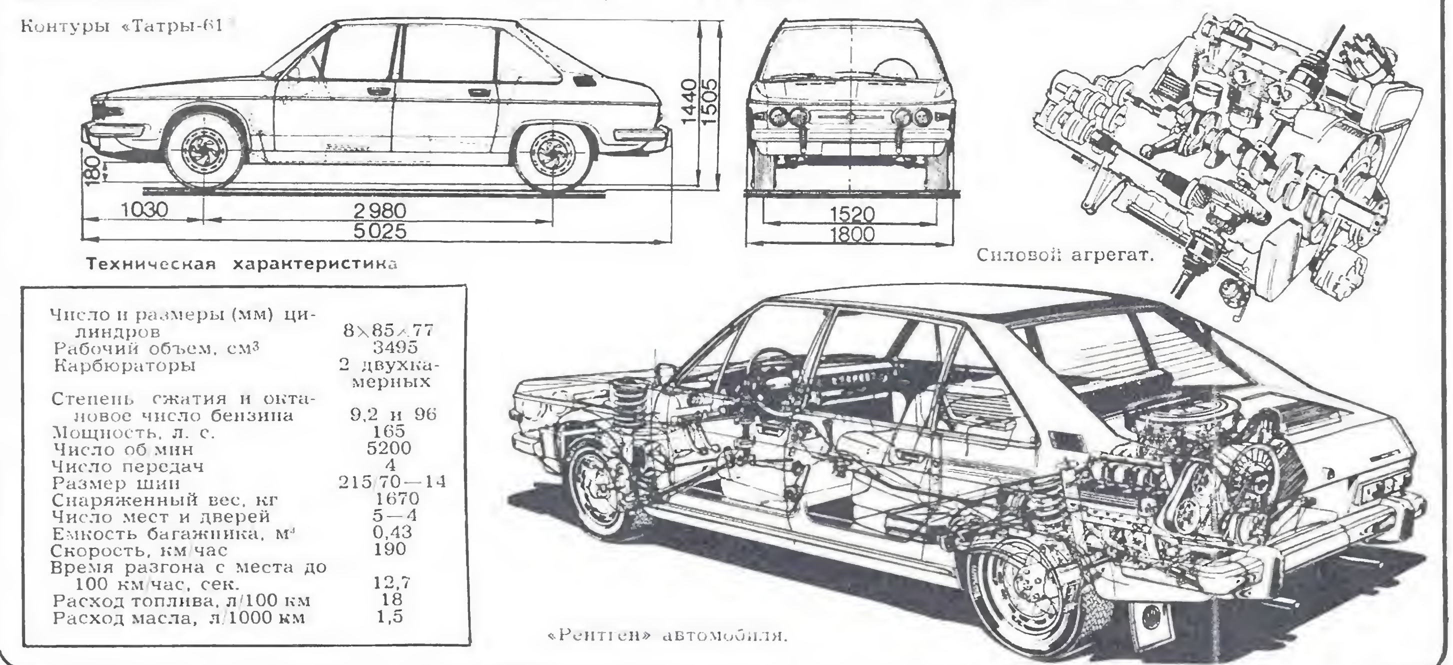
«Шестьсот тринадцатая» задумана как представительская машина высшего класса. На ней стоит V-образный восьмицилиндровый двигатель с двумя распределительными валами в каждой головке цилиндров, приводимыми зубчатым ремнем. Система зажигания — электронная, бесконтактная.

Двигатель установлен сзади таким образом, чтобы уменьшить долю веса, приходящуюся на задние ведущие колеса. Она составляет при полной нагрузке 56 процентов. Конструкторы, стремясь свести к минимуму отрицательное воздействие тяжелой задней части автомобиля на его управляемость, считают необходимым поддерживать в шинах задних колес давление на 0,6 кг/см² большее, чем в передних. Такая мера для заднемоторных моделей применяется часто.

Силовой агрегат на новой «Татре» находится не позади ведущих колес, а между ними. Главная передача и дифференциал сблокированы с двигателем.

Большое внимание создатели «шестьсот тринадцатой» уделили пассивной безопасности. Они применили трехслойное лобовое стекло, деформируемый при столкновении вал рулевого управления, бензобак ра[illegible]и в безопасной зоне за вторым рядом сидений, в обшивку панели приборов заложили толстый слой полиуретановой пены, в заднее стекло встроили «струны» электроподогрева. Самое главное — у машины современные тормоза — дисковые на всех колесах с гидровакуумным усилителем и двухкруговой системой трубопроводов; одна цепь шлангов подает тормозную жидкость к передним и задним тормозам, другая, совершенно независимая от нее, — к передним.

Комфортабельный кузов оснащен двумя отопителями и «анатомическими» сиденьями. По заказу могут быть установлены электрические подъемники стекол. Разработку внешнего вида кузова вела итальянская фирма «Виньяле». Всесторонние испытания автомобиля, проектирование и доводка которого заняли пять лет, проходили и в Советском Союзе, на автополигоне НАМИ.



Контуры «Татры-61[illegible]

Силовой агрегат.

«Рентген» автомобиля.

Техническая характеристика

Число и размеры (мм) цилиндров	8×85×77
Рабочий объем, см³	3495
Карбюраторы	2 двухкамерных
Степень сжатия и октановое число бензина	9,2 и 96
Мощность, л. с.	165
Число об/мин	5200
Число передач	4
Размер шин	215/70—14
Снаряженный вес, кг	1670
Число мест и дверей	5—4
Емкость багажника, м³	0,43
Скорость, км/час	190
Время разгона с места до 100 км/час, сек.	12,7
Расход топлива, л/100 км	18
Расход масла, л/1000 км	1,5

СПАСИТЕЛЬНЫЙ «ПАССАТ»

Еще совсем недавно в сбыте «фольксвагенов» наблюдался застой, который грозил самым неблагоприятным образом сказаться на финансовом положении фирмы. Спрос на ее модели с расположенным сзади двигателем, оппозитными цилиндрами и воздушным охлаждением неуклонно падал. Требовалось изменить техническую политику в отношении основной модели, чтобы выйти из штиля.

Роль спасительного попутного ветра призвана сыграть новая модель, окрещенная символическим именем «Пассат». Свое название этот южный ветер, как известно, получил от испанского слова «пассадо» — переезд, переход. Действительно, «Фольксваген-пассат», как считает фирма, новинка принципиального характера. Это машина с передними ведущими колесами, жидкостным охлаждением двигателя и цилиндрами, расположенными в ряд. Подобную попытку «Фольксваген» предпринял несколько лет назад с моделью «К70», но она оказалась неудачной. Что же представляет собой новая модель фирмы?

По существу, машина «Фольксваген-пассат» — несколько измененный (что касается носовой и задней частей кузова, оформления, задней подвески) автомобиль «Ауди-80», выпускаемый той же фирмой. С конвейеров уже сходят 24 модификации новой модели, которые образованы из различных комбинаций трех разновидностей двигателя (60, 75 и 85 л. с.), трех типов кузова (двухдверный и четырехдверный седаны, универсал), трех вариантов оформления машины (серийный — с двумя круглыми фарами, «люкс» — с двумя прямоугольными и «ТС» — с четырьмя круглыми фарами), двух типов трансмиссии (четырехступенчатой коробки и автоматической).

Такой широкий ассортимент продиктован стремлением охватить по возможности больший круг покупателей. По той же причине «Пассат» располагает очень большим багажником (это сейчас в моде) — объемом 0,49 м³.

Вес автомобилей (в зависимости от модификаций) колеблется от 860 до 910 кг. Машина имеет базу равную 2470 мм и длину 4180 мм, то есть по этим параметрам очень близка к «Москвичу-412».

Наиболее характерные показатели трех основных модификаций «Фольксваген-пассат» (различающихся прежде всего двигателями) даны в таблице.

Самый мощный двигатель (снабженный двухкамерным карбюратором) устанавливается только на модификации «ТС», которая снабжается также дополнительно гидровакуумным усилителем тормозов.



«Фольксваген-пассат».

Параметры	Модификации		
Рабочий объем, см³	1297	1471	1471
Мощность, л. с.	60	75	85
Скорость, км/час	148	160	170
Разгон с места до 100 км/час, сек.	17,5	13,5	12,5
Расход топлива, л/100 км	9,0	8,8	8,8

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

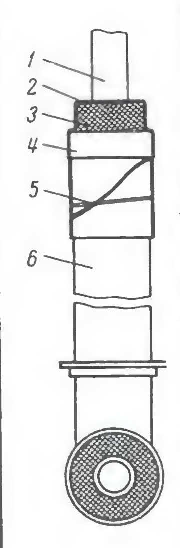
ЗАЩИТА АМОРТИЗАТОРА

На **мотороллере «Вятка»** при частых поездках по пыльным дорогам полезно ввести дополнительную защиту уплотнения штока заднего амортизатора. Иначе начнется интенсивный износ.

Мотолюбитель Беднарчик, совет которого публиковался в журнале «За рулем», предлагал надевать на амортизатор чехол из дерматина. К сожалению, такой чехол довольно быстро выходит из строя.

Более надежно, как показал опыт, удается защитить сальник и втулку при помощи пластмассовой наружной пробки от винных (с большим диаметром горлышка) бутылок. Пробку разрезаем вдоль по спирали, надеваем на шток, подложив под донышко имеющийся на амортизаторе буфер, и стягиваем внизу проволокой, как показано на рисунке.

Успешно применяют такой способ защиты и владельцы **«запорожцев» старых моделей.**



Защита уплотнения штока: 1 — шток; 2 — пробка; 3 — буфер; 4 — гайка; 5 — хомутик из проволоки; 6 — корпус амортизатора.

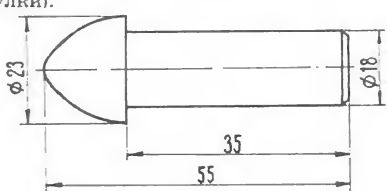
В. КРУГЛОВ

**320061,
г. Днепропетровск,
ул. Вакулинчука, 4, кв. 36**

ПРОСТОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

Когда требуется сменить резиновые втулки передней подвески, владелец **автомобиля** сталкивается с трудностями: втулка с внутренней распорной металлической частью не входит в проушину, а вставить отдельно эту тонкостенную распорку в резину на месте тоже не удается.

Предлагаю простое приспособление, которое помогает справиться с этой работой. Выточите из любого металла или даже из дерева палец диаметром, равным внутреннему размеру распорной втулки, с коническим утолщением (диаметр его должен быть равен наружному размеру втулки).



Палец для сборки втулок.

Теперь, вставив резиновую втулку в проушину, надеваем на этот палец металлическую втулку и, слегка смазав поверхность мылом, без труда «от руки» вводим его в резину. Затем извлекаем палец.

Н. КОЗЛОВ

**Горьковская область,
р/п Шашки,
ул. Кооперативная, 12, кв. 4**

ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТА

На **тяжелых мотоциклах** у сумки с дорожным инструментом нет определенного места. Обычно ее кладут в багажник коляски, но там она гремит, перекатываясь из угла в угол, а если сверху устраивают вещи, то в дороге уходит много времени на поиски ключа и отвертки.

Практика показала, что наиболее удобно хранить инструмент, закрепив его на тыльной стороне спинки или под сиденьем коляски.

Мотолюбитель **И. Полуэктов** (Курская область, Льговский район, п/о К. Либкнехта, ул. Октябрьская, 12) разместил крупный инструмент — молоток, монтажные лопатки, напильники — в специальных держателях на спинке, а мелкий — в подходящей сумке, как показано на рис. 1. В ней отведено место и для дорожной аптечки. Кроме того, на сиденье он натянул резиновую ленту, которая при отсутствии пассажира используется для крепления шлема и других вещей.

Владелец мотоцикла К-750 **В. Думенко** (г. Днепропетровск-91, ул. Ленинградская, 2, кв. 5) встроил инструментальный ящик под сиденье, использовав его деревянное основание (раму), как показано на рис. 2. В результате сиденье поднялось на **35** мм, что создало даже дополнительные удобства пассажиру.

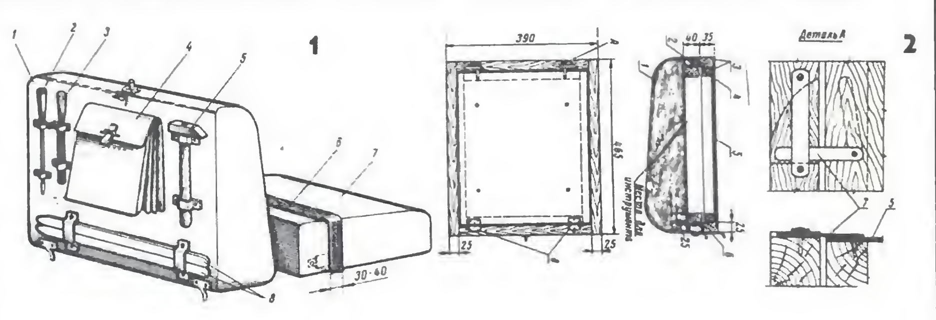


Рис. 1. Крепление инструмента на сиденье: 1 — спинка; 2 — отвертка; 3 — напильник; 4 — сумка; 5 — молоток; 6 — резиновая лента; 7 — сиденье; 8 — монтировочная лопатка.

Рис. 2. Ящик для инструмента под сиденьем: 1 — подушка сиденья (условно перевернута); 2 — рама сиденья; 3 — брусья ящика; 4 — брус крышки; 5 — крышка (фанера или пластмасса); 6 — фиксирующая планка; 7 — запорная пластина; 8 — петли.

ПОРОЛОН ВМЕСТО ПРУЖИНЫ

В пути отказал бензонасос. Течи или каких-либо внешних признаков неисправности не было, но бензин из него не поступал в карбюратор. При разборке выяснилось, что сломана пружинка всасывающего клапана. Как быть?

Под рукой не оказалось подходящей сталистой проволоки, чтобы сделать новую пружину, и я заменил ее кусочком поролона. Его нужно вырезать в виде кубика, так, чтобы стороны квадрата вписались в конфигурацию клапана, а высота была 8—10 мм. Этот размер подбирается по месту. Клапан должен слегка поджиматься к гнезду. После сборки с такой поролоновой подушкой насос заработал, и мы благополучно добрались до дома.

Могу засвидетельствовать, что бензонасос с поролоном вместо пружинки работает уже более 7 тысяч километров.

Замена была осуществлена мной на **ЗАЗ-966В**, но думаю, что знать о возможности такой замены следует и владельцам других марок и моделей автомобилей.

О. НАЛИВАЙКО

**Свердловская область,
г. Каменск-Уральский,
ул. Синарская, 4, кв. 67**

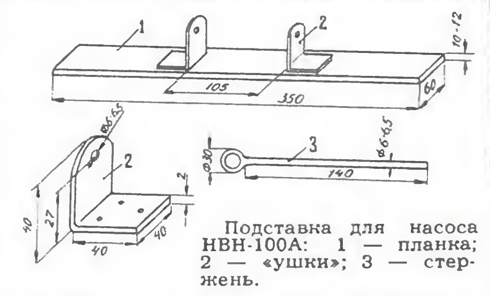
УСТОЙЧИВЫЙ НАСОС

Ножной воздушный насос НВН-100А намного облегчает подкачку колес, позволяет в процессе ее контролировать давление в шине. Но, к сожалению, он не очень устойчив — легко опрокидывается, а это небезопасно для встроенного в него манометра.

Чтобы исключить это, я сделал простую подставку (см. рисунок) из деревянной планки **1** с двумя «ушками» **2.** Насос для работы устанавливаю так, чтобы полая ось его педали совпала с отверстиями «ушек» и фиксировалась стержнем **3** из проволоки 6,0—6,5 мм.

В. ШЕХТЕР

**г. Москва, А-493,
Смольная, 15, кв. 56**



Подставка для насоса НВН-100А: 1 — планка; 2 — «ушки»; 3 — стержень.

МОЖЕТ ПРИГОДИТЬСЯ

На моем **«Москвиче-412»** в дальней поездке разрушился контактный уголек распределителя. Машина встала. Что было делать? Я разобрал цилиндрическую батарейку от карманного фонарика (она почти всегда есть под рукой), извлек центральный угольный стерженек и обточил его до нужных размеров грубой стеклянной шкуркой. Вот и все. Поездку можно было продолжать.

Этот совет может пригодиться и владельцам всех других марок и моделей **автомобилей.** Только не забудьте поставить вместе с угольком контактную пружину.

В. КАДЫНЦЕВ

**Минская область,
г. Дзержинск**

Михаил
БАСКИН



Шуточный рассказ

Я не автомобиль, но вся моя жизнь так связана с этим чудом на колесах, что не могу представить себе другую судьбу, другое занятие, другое увлечение. Я и автомобиль — словно шестерни коробки передач: мы не общаемся только во время моего сна или во время его капитального ремонта.

Уже за первые пять лет своей жизни я переломал столько игрушечных автомобилей, что из полученного металлолома можно было сделать по крайней мере КрАЗ-219, а то чего и побольше.

Я специально перешел в школу, где на уроках труда преподавали устройство автомобиля и правила уличного движения. Преподаватель наш был человеком с целым рядом странностей, но мы досконально изучили ГАЗ-51, тщательно разобрав его до предпоследнего болтика: до предпоследнего потому, что автомобиль был пожилой.

После школы я пошел учиться на шофера и поступил в автодорожный институт. В институте я записался в студенческий автоклуб. Я участвовал в ралли и картинге, в соревнованиях по фигурному вождению и в «звездных» автопробегах по улицам праздничного города. Я ездил летом на целину в студенческой автоколонне. Вполне естественно, что при такой автомобильной жизни у меня была и автомобильная мечта — я мечтал о собственной машине. По окончании института я сконцентрировал свою мечту в фокусе сберегательной книжки и честно копил, экономя на всем. В кино ходил только на дневные сеансы, вино пил только сухое, посуду аккуратно сдавал на приемные пункты.

Мечта моя сбылась! В комиссионном магазине я купил старенький «Запорожец» и в течение года превратил его в комбинацию из мировых стандартов. Поставил японское электронное зажигание, купил крылья нового «Москвича», заменил аккумуляторы на серебряно-цинковые. Да разве перечислишь все, что было заварено, заклеено, запаяно и закрашено. После этих смелых изменений мой автомобиль ходил с крейсерской скоростью, намного превышающей скорость «Чайки», у него была такая небесная подвеска, что «Роллс-Ройс» в сравнении с ним мог показаться телегой на резиновом ходу.

И вот этот экстремум человеческого разума угнали, причем угнали вместе со мной. Но прежде, чем описывать события той ночи, я должен сообщить следующее.

Само собой понятно, что у таких специалистов, как я, под рукой находится громадный арсенал хитроумных приспособлений, препятствующих угону автомобиля. Настоящий автолюбитель с презрением отбрасывает дикие системы типа тигровых капканов, самострелов и корпусов под напряжением. Это преступно и нисколечко не остроумно. Настоящий автолюбитель — за взлет технической мысли и ее посадку на более высокой ступени. Каких только приспособлений и устройств, да что там устройств — целых автоматизированных комплексов я не встречал. Взять хотя бы так называемую «карусель»: автомобиль на стоянке устанавливается на специальной платформе. При включении зажигания платформа с автомобилем начинает быстро вращаться, доводя злоумышленников до дурноты. Одновременно включается магнитофонная запись с популярным изложением соответствующих статей уголовного кодекса.

Но дело-то в том, что настоящий угонщик практически перевелся. Вернее, его перевели. И просто, знаете, обидно бывает — трудится автолюбитель-мыслитель, по ночам психологию и теорию автоматического регулирования изучает, придумывает такое, что и придумать нельзя, а его автомобиль воровать-то никто и не собирается. А если кто и угонит — так пьяница какой-нибудь, для которого вся премудрость радиоэлектронной сигнализации все равно что скрипичный концерт для армированного железобетона. И после того, как у моего приятеля по институтскому автоклубу сняли с машины и бросили на дороге почти драгоценное противоугонное приспособление (это приспособление могло сбить вора с ног струей окрашенной воды, завернуть в брезентовый мешок и доставить в ближайшее отделение милиции), лично я решил действовать другими методами.

На свалке я подобрал оторванную голову манекена, соорудил каркас, одел его в старый тулуп и положил на заднее сиденье. Глядя в окно, можно было увидеть дремлющего человека, и с такой, простите, рожей, что даже мне самому частенько становилось не по себе. Время от времени я менял его положение и спал безмятежно, уверенный, что никто не рискнет воровать машину со сторожем. И все-таки угнали.

Вышло это так. В большой квартире, где я проживаю холостяком со своими родителями, близкие родственники решили устроить свадьбу какой-то нашей же дальней родственницы. Я был среди приглашенных, естественно, выпили, потом, естественно, захотелось спать. Но спать было негде, и я решил переночевать в своей машине. Укрылся с головой тулупом, сбросив манекен на пол, и уснул. Спал я долго и крепко, хотя и снились мне дальние дороги, высокие скорости движения. Этому я нисколько не удивился — мне почти всегда такие сны снятся. Удивился, когда проснулся.

Огляделся: я в машине на берегу то ли озера, то ли моря. Вся округа залита солнцем, так что сразу не сообразишь — Рязань или Неаполь. Капот моей умницы поднят, и копаются под ним две какие-то спины — мне из окна больше не видно. По выражению этих спин догадался, что машина не заводится. И вот они копаются в моторе, а мне кажется, что у меня сердце трансплантируют. Причем копались бы молча, а они хозяина машины, то есть меня, всевозможными нетехническими выражениями поминают. Другой на моем месте загорелся бы, вскипел, да и взорвался, но этим делу не только не поможешь, а, наоборот, повредишь, потому что они от резкого слова могут испугаться и с перепугу все переломать. Вот почему я, как ариэль, как облачко из машины выплыл, тихонечко к ним подобрался, обнял за плечи и говорю, мол, давайте помогу, ребятки. Один из них на меня глаза выпрямил— у него, знаете ли, глаза оказались немножечко косые, и сунул мне отвертку.

— Карбюратор или радиатор? — спросил он и, не дождавшись ответа, добавил: — Может быть, синхронизатор или амортизатор...

Меня покорежило от такого откровения дилетанта, и я едва сдержался. Но когда увидел, что эти (здесь я поставлю многоточие — все равно не напечатают) пытаются завести машину в то время, как кончик центрального провода выскочил из гнезда прерывателя-распределителя, гнев ослепил меня, и я ударил неуча массивной рукояткой отвертки. Я могу простить человеку все, но это — никогда!

Одним словом, дали им по два года за угон автомобиля. И это очень справедливо...

Главный редактор
И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия:
Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Н. П. Бурлака

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 295-21-49;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем — 221-62-34;
отдел оформления — 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 3.11.1973 г.
Подписано в печ. 29.11.1973 г.
Тираж 2 350 000.
Бум. 60×90$^{1}/_{8}$. 2,75 бум. л.=5,5 печ. л.
Цена 50 коп.
Зак. 1696. Г-35090.

Издательство ДОСААФ
(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Редакция просит всех читателей, направляющих свои статьи, корреспонденции, заметки об опыте эксплуатации машин и другие материалы, а также письма, которые могут быть использованы в журнале, обязательно сообщать полное имя, отчество и домашний адрес с индексом.

За рулём
1 • январь • 1974

По письму приняты меры

Водитель Ново-Узенского автотранспортного предприятия № 5 Х. Костоев написал в редакцию о том, что механик предприятия К. Дербисов плохо справляется со своими обязанностями, груб в отношениях с водителями, допускает самоуправство.

Письмо было направлено редакцией в Гурьевский областной Совет профсоюзов. О результатах нам сообщил председатель местного комитета автопредприятия Д. Утешев.

Жалоба водителя Х. Костоева проверена администрацией предприятия совместно с месткомом и разобрана на товарищеском суде. Факты подтвердились. За грубое отношение к водителям механик КПП т. К. Дербисов приказом директора предприятия от занимаемой должности отстранен.

●

Читатель журнала А. Марьянский сообщил редакции о том, что на АЗС № 43 г. Батайска ему отказались отпустить масло АС-8. Мало того, заправщицы без каких бы то ни было причин еще и нагрубили ему.

Заместитель начальника Главнефтеснаба РСФСР Л. Мацкин, куда было направлено письмо, сообщил редакции, что факты, изложенные А. Марьянским, подтвердились. Руководством батайской нефтебазы проведено совещание работников АЗС, на котором особое внимание было уделено культуре обслуживания потребителей. Заправщицам А. Емченко и Е. Мищенко указано, что при повторном случае грубого отношения к водителям они будут строго наказаны вплоть до увольнения с работы.

●

Редакция получила от нескольких читателей жалобы на низкое качество изготовления киевских мотоциклов, плохое выполнение гарантийного ремонта. Мы направили их в Главное управление по производству мотоциклов и велосипедов Министерства автомобильной промышленности СССР и попросили разобраться в этом деле.

По поручению министерства редакции ответил главный инженер Киевского мотоциклетного завода И. Муратов. Он сообщил, что письма были обсуждены ведущими специалистами завода и работниками ОТК. Для устранения отмеченных в них недостатков составлен план мероприятий по заводу, направленных на повышение качества выпускаемой продукции.

Водитель автобазы № 3 г. Фрунзе М. Решетов попросил редакцию разобраться в необоснованной задержке выдачи ему заработной платы за сверхурочные работы.

На запрос редакции ответ прислал управляющий Северным производственным автотрестом Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Киргизской ССР К. Бообеков. Факты, изложенные в письме, подтвердились. Законно причитающиеся тов. Решетову деньги за сверхурочные работы выплачены. Итоги проверки письма водителя обсуждены на заседании местного комитета профсоюза автобазы № 3. Повинная в задержке главный бухгалтер автобазы Л. Дорнес строго предупреждена.

●

«Многоуважаемая редакция! Меня вынудило взяться за перо недостойное поведение автоинспектора тов. Серебрянникова. Мало того, что он без основания сделал просечку талона, якобы за превышение скорости, он еще в ответ на мои объяснения разразился такой речью, что я и написать вам стесняюсь, а ведь к тому же со мной вместе ехали жена и дочь. Может ли оставаться на своем месте такой инспектор?» Это строки из письма читателя А. Безносикова из с. Вильгорт Коми АССР.

Редакция направила тревожный сигнал в Госавтоинспекцию МВД Коми АССР с просьбой проверить его и принять необходимые меры. Начальник ГАИ тов. Бессонов сообщил редакции, что «за низкую культуру в работе, за неоднократное проявление грубости в обращении с участниками дорожного движения инспектор дорожного надзора Сыктывдинского РОВД старшина милиции Серебрянников уволен из органов внутренних дел». Тов. Безносикову талон предупреждений заменен.

●

Водитель В. Корнеев из Саратова пожаловался на то, что по приказу администрации АТП-2 с новых МАЗов были сняты радиоприемники и противотуманные фары.

Саратовский облсовпроф, куда редакция направила письмо В. Корнеева, сообщил, что распоряжением управляющего трестом «Приволжскводстрой» т. Денисова директору АТП-2 т. Тимящову предложено установить снятые приемники и противотуманные фары на прежние места.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 2, 3, 5, 10, 12, 14, 17, 20.

I. Когда главная дорога на перекрестке меняет свое направление, водители, движущиеся по второстепенным дорогам (как и те, что находятся на главной), в решении вопроса об очередности между собой руководствуются правилами проезда перекрестка равнозначных дорог. Таким образом, уступает дорогу тот, у кого справа есть другое транспортное средство (пункты 111 и 112).

II. Во второй проезд повернуть можно, ибо знаки, запрещающие повороты, действуют только на то пересечение проезжих частей дорог, непосредственно перед которым они установлены (пункт 29).

III. Перед выездом на главную дорогу надо пропустить всех движущихся по ней в любом направлении, и для этого при знаке 1.6 «Пересечение с главной дорогой» Правила требуют останавливаться до границы проезжей части пересекаемой дороги, а если есть поперечная разметка — не переезжая этой линии (пункт 115).

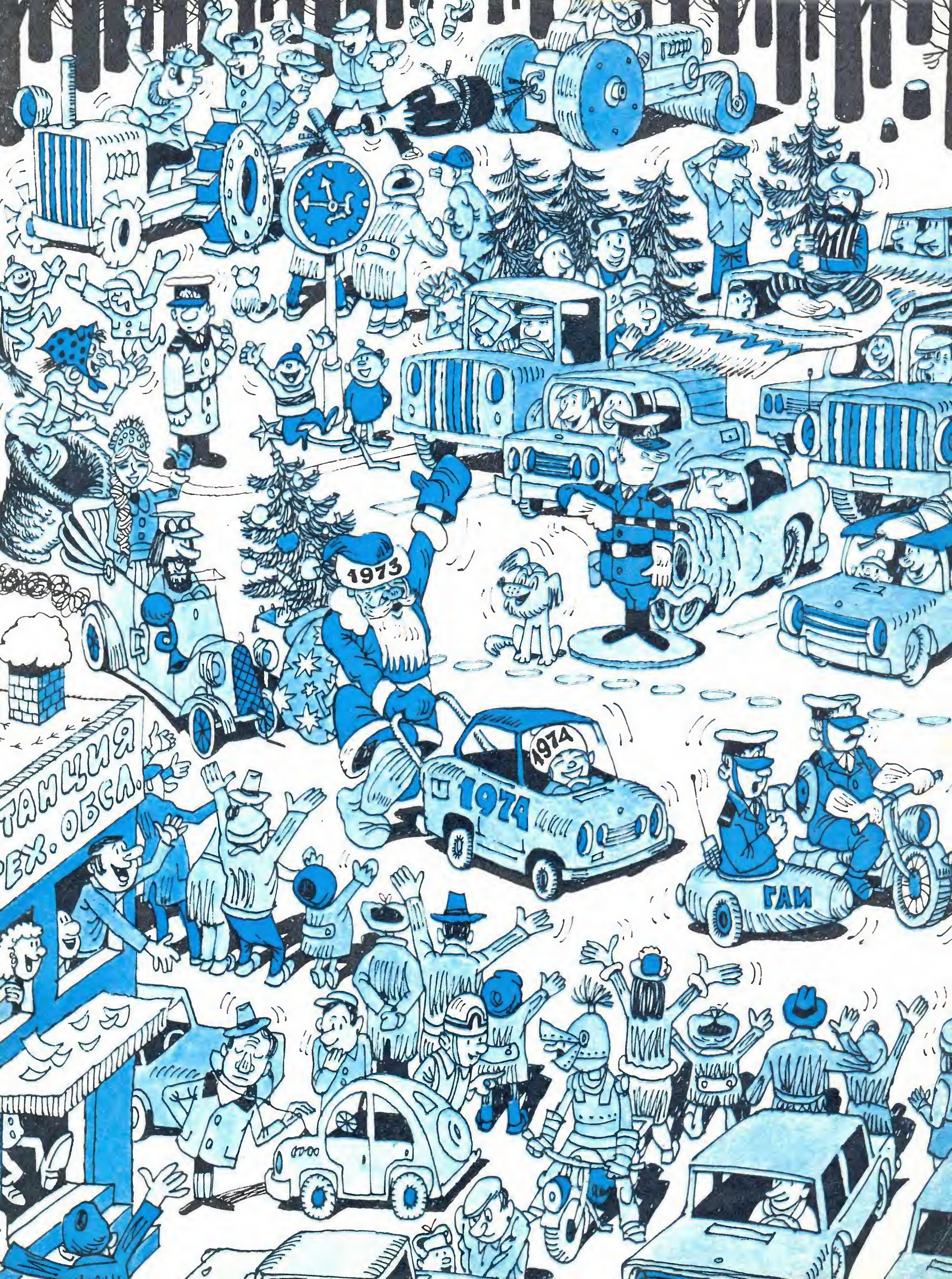
IV. Без дополнительной таблички зона действия знака распространялась бы на все три проезда. Табличка же сообщает ей конкретное направление — только направо. Стало быть, прямо и налево двигаться этому водителю можно (пункт 35, 5.3).

V. При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с красным или желтым сигналом светофора, водитель обязан уступать дорогу всем транспортным средствам, проезжающим с других направлений (пункт 54).

VI. Знак, устанавливаемый на дорогах одностороннего движения, принадлежит к группе указательных, а отличительный признак указательных знаков — прямоугольная форма (пункт 33, 4.9).

VII. Если тормозной путь автомобиля превышает норму, дальнейшее движение запрещено (пункт 166).

VIII. При таком сигнале выезжать на перекресток можно: он предупреждает водителей лишь о том, что скоро загорится желтый сигнал (пункт 53).



1973
1974
1974
ГАИ
СТАНЦИЯ
ТЕХ. ОБСЛ.

Из коллекции «За рулём»

1. ЗИЛ-117 и ЗИЛ-114

В нынешнем году — юбилейном для автомобилестроителей — на четвертой странице обложки будут представлены отечественные легковые автомобили. Коллекцию 1974 года мы открываем машинами высшего класса: седаном ЗИЛ-117 (он показан на снимках) и лимузином ЗИЛ-114. Эти модификации имеют много общего в конструкции. Первая выпускается с 1972 года, вторая — с 1967 года (ее параметры указаны в скобках).

Обе машины снабжены рамой периферийного типа, электроприводами стеклоподъемников и регулировки положения сидений. В оборудование входят установка кондиционирования воздуха, гидроусилитель руля, механизм регулирования рулевого колеса по углу установки, раздельный привод тормозов.

Фото А. Ганюшина



Число мест	5 (7)
Число дверей	4
Вес в снаряженном состоянии, кг	2880 (3085)
Габарит, м:	
длина	5,72 (6,30)
ширина	2,07
высота (с полной нагрузкой)	1,48 (1,50)
База, м	3,30 (3,88)
Колея, м:	
спереди	1,60
сзади	1,66
Наименьший дорожный просвет, м	0,17
Радиус поворота по колее внешнего переднего колеса, м	7,3 (7,6)
Скорость, км/час	200 (190)
Время разгона с места до 100 км/час, сек.	13,0 (13,5)
Контрольный расход топлива, л/100 км	18,0 (19,0)
Двигатель:	
число цилиндров	8
рабочий объем, см³	6959
степень сжатия и сорт применяемого бензина	9,5; АИ-98
число смесительных камер карбюратора	4
мощность, л. с.	300
число об/мин	4400
Число передач, трансмиссия	2, автоматическая
Тип главной передачи	гипоидная
Передаточное число главной передачи	3,54
Размер шин, дюймы	9,35—15
Тип тормозов	дисковые с гидровакуумным усилителем
Диаметр тормозных дисков (спереди/сзади), мм	292/316
Подвеска колес:	
передних	независимая торсионная
задних	зависимая рессорная
Запас топлива, л	120

Индекс 70321 Цена 50 коп.